Nro. 46

EDITORIAL JEPPA

SEPT 1964

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVIL Y EL TURISMO $ 50

Portada obtenida en la web :)

FORD F-100
ROAD TEST N. 31

Suplemento Turístico:
MENDOZA

PRIMICIA
Peugeot

GUSTA
EN LO MAS
INTIMO!

El tiempo diluyéndose lentamente, como el hielo en los vasos de ese whisky.

De ese whisky muy fino, añejo, que Ud. gusta con satisfacción, con íntimo deleite . . .

May Cross

llevа a Escocia dentro!

Elaborada por: ORANDI Y MASSERA S. A. I. y C. Lavalle 1646 - Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

EDITORIAL ABRIL

Parabrisas

LA REVISTA MENSUAL DEL AUTOMOVILISMO Y EL TURISMO

SUMARIO

ROAD TEST No. 31	Hoy probamos la pick-up F-100	28/33
TURISMO	América Central, garganta del continente	34/37
	Gran suplemento de la ciudad de Mendoza	50
PRESENTACIONES	Fiat 850, hermano mayor más inteligente	38/39
	Modelos de la Ford: Cometas calientes, pájaros y mensajeros	56/58
	Urgente: Peugeot 404-S	70/72
	Cuatro modelos de Pininfarina	82/83
TRANSITO	Demasiados códigos para un solo caos	24/26
LA CIUDAD NO DESCANSA	Escape libre, ¿performance o ruido molesto?	44/46
	Apunten, fuego... Respete la cal'e en la calle	80
	Coincidimos: hay que suprimir los estacionamientos privilegiados	84/85
ECONOMIA DEL AUTOMOVIL	Duro y a la cabeza: también Italia contra el auto	74/76
SERVICIO JURIDICO DE PARABRISAS	Alta velocidad, pecado por imprudencia	60/61
EL SEGURO DEL AUTOMOTOR	Intermedio satírico sobre pequeñas estafas	40/42
¿UD. Y EL AUTOMOVIL SE CONOCEN?	Al compás de dos por cuatro (trasmisiones)	48/50
	¿Por qué no arranca?	62/64
EL CUIDADO DE LA BILLETERA	Precauciones al comprar un auto usado	52/54
SERVICIOS DE PARABRISAS	Nómina de automotores robados y recuperados	97
NOTAS UTILES	Noticiero Argentino	67/69
DEPORTES	El oficio de viajar rápido	87/89
	Pronósticos y montas	90
MERCADO DEL AUTOMOVIL	Precios de autos usados	92/96
	Precios de autos 0 Km	96
CORREO DE PARABRISAS	Los lectores preguntan	5/22
SECRETEANDO	La sobremesa del secretario técnico	98

46 AÑO V Setiembre 1964 este número aparece el 13 de agosto

Director: CESAR CIVITA
Subdirector: RAUL H. BURZACO
Secretaría Técnica: RONALD HANSEN
Redactores Técnicos: EMILIO R. DEL VALLE (n)
GUILLERMO MARTIRE
CARLOS MARCELO THIERY
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA
Diagramación y Presentación Gráfica: ROBERTO MERGOSA
Director Artístico: STEFAN STROCEN
Coordinación: LUIS SOLER CAMINO
Corresponsal en el Extranjero: JUAN ROGLIATTI
Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO

Promotores: GERARDO CEROLINI
Publicidad: RODOLFO H. SABATINI

Colaboran en este número: Ing. Lázaro Musih, Arturo Pel'et, Carlos Ibáñez. Fotos: William Fredes, Carlos Alberto y Emilio Luis Bianco, Antonio Halik. Ilustraciones: Oski.
Nuestra tapa: Como dijo alguien, estas pirámides de Guatemala están atrasadas, porque son mayas y ya estamos en setiembre. De todos modos, al lado de ellas el robusto Jeep IKA de nuestro ubicuo Antonio Ha'ik.

Copyright 1964 por Editorial Abril S.A.I.C.I.F. y A., Alem 884 - Buenos Aires - República Argentina. Todos los derechos reservados. Se prohíbe la reproducción o uso de todo y/o parte del contenido de esta publicación tanto en español como en cualquier otro idioma. Acogido a la protección de las convenciones Internacionales y Panamericana sobre derechos de autor. Impreso en la Argentina. Nombre de la revista registrado como marca. Registro Nacional de la Propiedad Intelectual Nº 813.190. Circu'a por el Correo Argentino en el carácter de publicación de Interés General Nº 6548. —
REDACCION: Avda. Alem 884, piso 1º - T.E. 31-1431. PUBLICIDAD: T.E. 32-7134. En Brasil: Rua Joao Ado'fo 118, San Pablo. En Francia: Rue Halevy 8, París IX. En Italia: Via San Damiano 2, Milán. En los artículos no se hace publicidad redaccional. Los productos o marcas se mencionan al solo objeto de informar sobre ca'idades, modalidades o características consideradas i'ustrativas por nuestros redactores. Los precios se indican a título informativo y no entrañan responsabilidad por nuestra parte. DISTRIBUCION: Capital Federal, Vaccaro Hnos. S.R.L., Solís 585. Interior y Exterior: Ryela, S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Cap. Fed., T.E. 30-8022. SUSCRIPCIONES: Anual $ 550 por envío simple; $ 650 envío certificado. Números atrasados: $ 55 el ejemplar. Agregar $ 10 para remito por correo. Carpeta encuadernadora: $ 100 a suscriptores, $ 160 al público. Para estos pedidos dirigirse a: RYELA S.A.I.C.I.F. y A., Piedras 113, Capital Federal, con giro postal o cheque sobre Buenos Aires.

https://argentoteca.blogspot.com

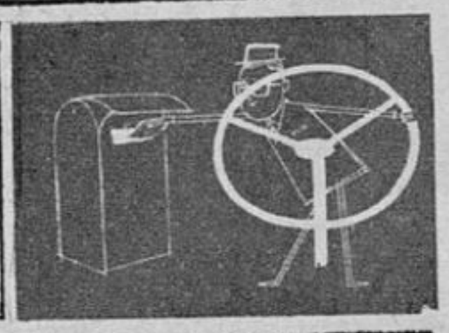
TIENE EL ATRACTIVO DE LOS HOMBRES QUE USAN ICE BLUE

En todo momento su forma de actuar revela amplia seguridad, tiene magnetismo... personalidad... El sabe lo que quiere, por eso, prefiere ICE BLUE Aqua Velva, loción para después de afeitarse. Sus propiedades humectantes entonan y vivifican su piel. Disfruta durante todo el día de una fragancia intensamente fresca, es el personalísimo y varonil perfume ICE BLUE.

https://argentoteca.blogspot.com

CORREO PARABRISAS

Avenida Alem 884, Capital Federal



Las cartas a esta sección deben dirigirse a CORREO PARABRISAS, avenida Alem 884, Capital Federal. Contestaremos todas las consultas que se nos envíen, según las posibilidades del amplio espacio destinado a tal fin, y dando prioridad a aquellas cuya respuesta pueda ser de utilidad y orientación a otros lectores. Rogamos a todos formular las consultas con claridad y la más precisa exposición de datos, para hacer posible una respuesta correcta. Próximamente PARABRISAS extenderá su servicio de correo para satisfacer mayor cantidad de solicitudes.

BOCINAS DAUPHINE

Después de investigaciones y consultas con Ingeniería de Productos, la contestación es la siguiente: la investigación no ha confirmado la teoría de que los filamentos de los focos se rompan por vibraciones causadas por la bocina. Estas roturas se afectan cuando la suspensión delantera está en estado deficiente.

Al margen de este escueto informe técnico pueden hacerse dos conjeturas: en primer lugar, en condiciones de normalidad, las roturas de los filamentos no son más frecuentes que las de los focos de otros vehículos, y en segundo lugar, su durabilidad depende en buen grado de las condiciones de las calles o carreteras... Industrias Kaiser Argentina, Capital Federal.

Agradecemos a IKA su atención.

ARITMÉTICAS

1) Qué quiere decir "2 +2"

R 4!...

Bueno, ahora hablando en serio. Clásicamente, los coches de tipo deportivo (Gran turismo, por ejemplo) se caracterizaron por tener solamente dos asientos. Pero con el tiempo los compradores fueron pidiendo dos asientos más aunque fueran "de emergencia" aptos para llevar niños o, para viajes cortos, adultos. Entonces los fabricantes de coches deportivos comenzaron, en muchos casos a agregar atrás dos asientos pequeños, que los italianos llaman "de fortuna".

Hace unos pocos años comenzó a popularizarse la designación "2 + 2" para diferenciar estos coches con asientos de emergencia de los que tienen cuatro asientos "verdaderos". Vale decir, que "2 + 2" significa que los asientos traseros son de reducidas dimensiones.

2) Direcciones de...

R. DAIMLER-BENZ A. G. Stutgart-Untertürkheim Deutschland - Alemania Occidental.
CORVETTE, Chevrolet Motors División. General Motors Corp. Detroita 12, Michigan, U.S.A.
COBRA, 5478 Wilshire boulevard rm. 304, Los Angeles 36, California, U.S.A. B.R.M. - B. R. M., Ltd., Bourne, Inglaterra.
ASTON MARTIN, Aston Martin Lagonda Limited, Newport Pagnell, England.

A.L.D.O. - Capital Federal.

FABRICACIONES

1) ¿Qué hay de la fabricación en la Argentina de los siguientes: Peugeot 403 diésel, 403 rural, Citroën 19, DKW Jeep todo terreno, Austin Diésel. Todos coches que el país necesita...

R. Sí, el país los necesita, pero de ahí a que la gente los compre, hay un tranco largo. En el campo la gente actualmente prefiere comprar autos lujosos antes que utilitarios. Hubo alguna idea de hacer un motor diésel para Peugeot pero entendemos que se ha desechado. En cuanto a los otros vehículos, no creemos que en ningún caso haya existido intenciones concretas de fabricación. Por lo menos no hemos sabido nada de ello.

2) ¿Corta cigüeñal el Peugeot? He oído eso, como también que el Fiat rompe diferencial y que el 1100 trepida a alta velocidad...

R. No hemos sabido de problemas de cigüeñal en Peugeot. El resultado de los últimos Grandes Premios Standard no parece, por cierto, validar esa hipótesis... Algunas unidades Fiat 1500 tuvieron un problema de diferencial, que fué rápidamente solucionado por la fábrica. Hemos andado muy ligero con varios 1100 y únicamente experimentamos alguna trepidación al frenar muy fuer-

para los hombres que están a la vanguardia en todo!

ESPUMA INSTANTANEA

ICE BLUE

de **williams**

Viene en aerosol para aplicar **sin brocha**... lista para la máquina. Se identifica por la personalísima y varonil fragancia ICE BLUE. Brinda la afeitada más fresca, rápida e impecable, para los hombres que viven activamente!

https://argentoteca.blogspot.com

NUEVO
Super ISARD 1204
4 CILINDROS
1200 cc. 63 HP
150 Km. Hora
Freno a disco
ARBOL DE LEVAS A LA CULATA
REFRIGERADO POR AGUA
CAPACIDAD 5 PASAJEROS
AGENTE OFICIAL
REPETTO
ALSINA 2128
47-1426 - Buenos Aires

SERVICE ESPECIALIZADO
• MECANICA INTEGRAL
• REPUESTOS y ACCESORIOS
Renault

REPUESTOS LEGITIMOS PARA MODELO 1951 (4.c.v.)
SALTA 1160 - T. E. 23-8913

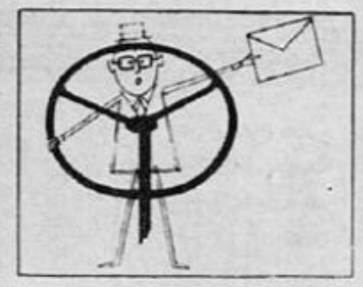
MANUALES TECNICOS
REPARACION, AJUSTE y SERVICIO MECANICO

Automóviles en general	$ 300
Fiat 600 - 600 D (750)	„ 150
Fiat 1100, 1200	„ 200
Renault Dauphine	„ 200
De Carlo 700 BMW	„ 200
Mercedes Benz	„ 200
Chevrolet	„ 380
Di Tella 1500	„ 600
Volkswagen	„ 380
Citroen 2 CV	„ 150
Peugeot 403	„ 350
Diesel en automotores	„ 180
Transm. Hidramatic Auto	„ 150
Lambretta 125-150 c/u.	„ 250
Motocicletas	„ 180
Máquinas de escribir	„ 250
Máquinas de coser	„ 180
Refrigeración 3 tomos	„ 210
Heladeras Eléctricas	„ 600
Enciclopedia de Tablas y Medidas: Automóviles, Diesel, Soldadura, Cálculos	„ 250

LISTAS DE LIBROS TECNICOS GRATIS
EDITORIAL
COSMOPOLITA
TUCUMAN 413 - Bs. Aires
También venta en: Quiosco Galería Güemes - Calle San Martín 170 - Bs. As.

EROSA y ANGIO Hnos. s. a.
REPUESTOS LEGITIMOS DI TELLA
Bdo. de IRIGOYEN 1051•26-8754

Correo Parabrisas



te de altas velocidades. Esta trepidación no parecía afectar visiblemente el frenado en sí.

MANUAL DI TELLA

¿Se puede conseguir un Manual Di Tella?

Dr. MIGUEL A. ZANADA, Maipú, P.B.A.

R. Existe una publicación editada en nuestro país que hemos visto en muchas librerías de esta Capital. Una de ellas es Librería Rodríguez, Galería Pacífico. Córdoba entre Florida y San Martín, Capital Federal.

AUSTINICAS

Necesito algunos datos del Austin 10 HP...

FIRMA ILEGIBLE, Avellaneda, P. B. A.

R. Los representantes en nuestro país son Buxton Ltda., Posadas 1245, Capital Federal. Para manuales, pruebe escribiendo a Mario J. L. Vagani, Cangallo 3045, D. 13, Capital.

El rodado es 5.000 x 16 y las bujías pueden ser Champion L.10, Lodge CN, o K.L.G. F. 50X.

APACHES

1) Según PARABRISAS, *el TC del mendocino Pena tiene motor Chevrolet Apache. ¿Es del Apache argentino?*

R. Sí, señor.

2) ¿Son más eficaces los frenos pegados o remachados?

R. Los pegados, porque siguen frenando cuando los del otro tipo están rayando las campanas con los remaches.

3) ¿Qué cilindrada y potencia tiene el Mercedes-Benz 220Seb?

R. 2,2 litros y 125 HP.

4) ¿Por qué tiemblan el piso y el tablero del Rambler aún cuando se larga el embrague suavemente? Es una rural Cros-Country.

R. Habría que ver si está equilibrado el cardan y, de lo contrario, hacerlo balancear.

H. L. ESTÉBANEZ, Tres Arroyos, P.B.A.

TACITURNO

Como sé que ustedes deben leer y contestar numerosas cartas por día, trataré de ser lo más explícito y breve posible, dividiendo esta carta en dos partes fundamentales.

En primer lugar me dirijo a ustedes para hacerles llegar sólo mis más sinceras felicitaciones para la revista PARABRISAS, *por lo completa y por su calidad. Y además porque los que, como yo, que recién comenzamos a trabar amistad con el automóvil, encontramos un profuso e interesante material de estudio y de consulta. Por eso les reitero mis felicitaciones y para retribuirles lo que ustedes hacen solo quedan en nuestro idioma pocas palabras: muchas gracias y sigan adelante, siempre adelante, que lo que ustedes hacen es crear cultura y conciencia cívica, y esto hoy en día ya casi no se ve. Gracias.*

En segundo lugar deseo efectuar un pedido: en PARABRISAS *33 publicaron una carta de un señor "Mike". Estoy preparando un viaje similar, aunque un poquito más extenso, ya que pienso llegar a Nueva York. Invito al señor Mike a que se comunique conmigo si lee esta carta...*

GERARDO SANDLERIS, Virrey Liniers 51, Dto. 20, Capital.

Agradecemos muy sinceramente los cálidos conceptos del señor Sandleris, a quien consideramos uno de nuestros grandes amigos. (Menos mal que iba a ser explícito y breve...).

A "Mike", queda invitado a escribirle al señor Sandleris. ¡Buen viaje!

CAMBIO DE ACEITE

El mecánico dice que cambie de aceite de mi Rambler nuevo cada 1.500 kilómetros...; el manual cada 3.000... ¿Quién tiene razón?

Cambio de Aceite, San Nicolás.

El manual.

RURALES

Con referencia a una rural Mercedes-Benz rural '51 ó '54...

1) ¿Es posible manejarlo sin mucha práctica?

R. Sí, señor.

2) Luego de dos años, ¿podremos venderlo sin dificultad?

R. Bueno, no sabemos qué es lo que va a pasar dentro de dos años. Pero suponemos que no va a tener problema. En la actualidad no son difíciles de vender.

3) ¿Tiene defectos tangibles?

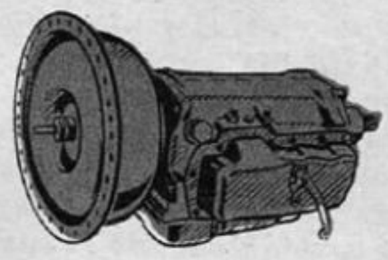
R. Si tiene no los conocemos. El ajuste general de motor, si es que hace falta, suele ser algo más caro que lo que correspondería a un motor a nafta.

4) ¿Es fácil pasar a los nuevos camiones en ruta?

R. Más... o menos. Cobre velocidad unos cuantos metros antes y pase con el acelerador a fondo. La rural no anda a más de 100, así que evidentemente

EDEA S. R. L.
EL EMPORIO DEL ACCESORIO

Exposición y ventas
Av. PARRAL 1901
esq. Juan B. Justo
Tel. 54-6091/5489
Bs. As.
• REJILLAS
• PARAGOLPES
• BAGUETAS
• ORNAMENTOS
• INSIGNIAS etc.
• NACIONALES e IMPORTADOS
• PARA AUTOS y CAMIONES

CAMBIO ó REPARACION de CAJAS de VELOCIDAD
EN EL DIA!

HYDRAMATIC . POWERGLIDE . FORDOMATIC
JETAWAY . TURBOGLIDE . MERCOMATIC
DYNAFLOW . POWERFLITE
Contamos para ello con el equipo mejor y más completo de herramientas, como así también un gran stock de repuestos legítimos, todo lo cual garantiza una perfecta reparación.
AL INTERIOR
ENVIAMOS CAJAS PROBADAS Y REGULADAS
HECTOR NAZAR S. A.
PEÑA 2934 CAP. Tel. 82-1472
ESPAÑA 1118 - CAP.
ROCHA 1478 - CAP. Tel. 21-5465

CON SOLO GIRAR ESTA LLAVE SU COCHE QUEDARA AUTOMATICAMENTE ASEGURADO
ANTIRROBO AUTOMATICO

NEIMAN
TRABA DIRECCION CORTA CONTACTO
DA CORRIENTE Y ARRANCA AUTOMATICAMENTE
TRABA PARA GARAGE QUE PERMITE EL MOVIMIENTO SIN CONTACTO
Marcas que lo adoptaron en Europa: RENAULT, PEUGEOT, ISARD, M. BENZ, FIAT, etc.
Colocación inmediata en: Estanciera, Jeep, Isard, Fiat, Peugeot B. M. C., Simca etc.
AHORA FABRICADO en ARGENTINA
CRAMER 3065 - T. E. 70-8572

https://argentoteca.blogspot.com

REPUESTOS para CITROEN
FABRICA y VENTA
MIGUEL DEVOTO e Hijos
RIO de JANEIRO 781-793
Tel. 88-6145/7224
Bs. As.

HANSA 1100
línea completa de
REPUESTOS
ORIGINALES DE FABRICA
SERVICE NOEL GIRELLI
BILLINGHURST 2259
82-3543

ARONDE VDT
SIMCA
REPUESTOS y ACCESORIOS
SIMCA FIAT
IMPORTACION FABRICACION
E. BECERRA, FANDIÑO y Cia.
GUISE 2093 Alt. Av. Sta. Fe 3200
Tel. 83-2963

SEEGER
BROAL
imel y Cia. S.R.L.
PISTONES
AROS
PERNOS
TUCUMAN 1680
Tel. 40-1042/5139
Bs. As

AUT FRANC 4 404 3
SERVICE INTEGRAL
PEUGEOT
REPUESTOS LEGITIMOS
PUJOL y Cía. S.R.L.
CASA CENTRAL
AV. PAVON 5140
LANUS OESTE - 241-1409
ABIERTO DE 7 A 24 HS.
SABADOS HASTA LAS 22 HS.

Correo Parabrisas

mucho margen no tiene. Además, el motor diésel acelera con relativa lentitud.

5) ¿Cuántas personas puede llevar en un viaje de 400 km.?

R. Recomendamos cuatro, más equipajes.

Matrimonio Joven, Bs. Aires.

MANUAL VAUXHALL

Desearía hacerle llegar las siguientes informaciones relacionadas con coches Vauxhall:

1) Existe el "Manual del Propietario" (Owner's Handbook) *y el "Manual del Taller"* (Shop Manual). *El primero posiblemente lo suplan gratuitamente; el segundo lo cobran alrededor de una libra esterlina. Debe dirigirse a Vauxhall Motors, Ltd., Luton, Inglaterra. No sé si lo editan en castellano.*

2) Los representantes de Vauxhall en Argentina son General Motors Argentina, Río Limay 1725, Buenos Aires.

3) Para conseguir repuestos puede dirigirse a: Juan Ize S.R.L., Paraná 706; Arnelli y Cía., Cabildo 832.

4) Para talleres especializados en Vauxhall: Shulman Lutteral y Cía., Salta 2260; Piffer y Cía., Olazábal 1346; Rosell y Biosca, Santiago del Estero 970; Talleres Velox, Paraguay 5140.

Vauxhallista, Capital Federal.

Agradecemos mucho al amable lector su información, que ha sido incorporada a nuestros archivos y que, por supuesto, trasladamos sin compromiso a los lectores propietarios a unidades de esta marca.

FIATISTA

He leído con interés y entretenimiento su artículo "¿Es Peligrosa la Velocidad?" ...Haciendo violencia a la modestia, me coloco entre los expertos. Aprendí a manejar con un Fiat Balilla de 3 marchas cuando tenía 16 años, y he manejado autos, camiones, furgones y camionetas por cualquier tipo de camino en Argentina y en Europa...; pienso que si no tengo recorridos 2 millones de kilómetros, poco me falta...

Volvamos a su artículo. Para referirse a sus sugestiones de cómo debe adelantarse en la ruta, particularmente cómo debe hacerse para adelantar camiones. Me reencuentro con el principio tan conocido de que hay que pisar a fondo en el momento de pasar. Esto hace parte de un principio más general que sería aquel de estar el menor tiempo posible en una situación peligrosa. Es, quizás, difícil discernir el error de esta preposición en este caso particular. Pero, como siempre, el error de una premisa se hace evidente buscando casos extremos. Por los peligros propios del tránsito es riesgoso ir, por ejemplo, de plaza Mayo a plaza Flores. Entonces podríamos llegar a la conclusión —evidentemente errónea— de que es más seguro efectuar dicho recorrido en pocos minutos sobre una moto poderosa lanzada a toda velocidad que en un ómnibus que tarda media hora o más...

Cuando hay bastante lugar para pasar considero que es más seguro pasar con poco margen de velocidad, porque la velocidad del auto que supera es menor, entonces es más controlable, y porque siempre existe el peligro de que el camión que se supera, se cierre. Será más fácil tomar la banquina a 100 que a 130, pongamos por caso...

ALDO PIAZZA Vte. López, Prov. de Buenos Aires.

Agradecemos la interesante carta del señor Piazza (que, por su extensión, necesitó ser ampliamente 'podada'). El punto de vista que refleja es interesante, pero seguimos pensando que es conveniente acortar el tiempo de sobrepasos, sin caer en la exageración, por supuesto. Digamos; pase ligero, no acelerando a fondo si tiene espacio por delante, pero manteniéndose al lado del camión el menor tiempo posible. No olvidemos que cuanto más tiempo esté al lado del camión, más

DKW
MANEJE SU INVERSION
COMPRANDO UN
AUTO UNION
varios planes de financiación
CON RADIO Y CALEFACCION
Elija el color de su DKW en
GUILLERMO J. GAINZA PAZ
automóviles S.R.L.
En la rotonda de Av. del Libertador y Av. Gral. Paz
Talleres Propios Autorizados DKW

ELECTRICIDAD del AUTOMOVIL
MANUEL FRANCO GARCIA e Hijos
ABIERTO SABADO TODO EL DIA
DOMINGO 1/2 DIA
Juan B. ALBERDI 3047 - Cap.
Tel. 61-6431
Sucursal Mar Del Plata Av. COLON 4123

REPUESTOS ACCESORIOS
DE CARLO - ISARD
ISETTA - HEINKEL - NSU
arcavi s.r.l.
VIAMONTE 2955 - Tel. 86-5646 - Cap.
ENVIAMOS PEDIDOS AL INTERIOR

SU COCHE MERECE Y NECESITA NUESTRAS DEFENSAS ESPECIALES
NOS ESPECIALIZAMOS EN UÑAS Y DEFENSAS PARA COCHES AMERICANOS
RADIOS - CALEFACTORES - FAROS
BUSCA - HUELLAS - BARANDAS
CORTINAS - VISERAS - ALETAS
DE VENTILACION - SOPORTES DE
PARAGOLPES - TRABEX - TAPIZADOS
ETC.
Jgo. de alfombras de goma piso para coches compactos Valiant - Chevrolet Falcon etc. en diversos colores.
JUJUY 51 (Plaza Once) Buenos Aires - Tel. 87-8269 y 88-2864
Jujuy 51 S.R.L.
ACCESORIOS PARA AUTOMOTORES
JUJUY 51 - BS. AS.

https://argentoteca.blogspot.com

PEUGEOT
Citroën
REPUESTOS
Y ACCESORIOS
IMPORTACION
FABRICACION
establecimiento
TATEOSSIAN Hnos.
CABELLO 3363/65
(Alt. Las Heras 3400) Bs. As.
T. E. 71-3952 y 72-3957

AUTO UNION
SERVICE AUTORIZADO
IGNACIO GIRO
BALANCEADO DINAMICO Y ESTATICO
DE RUEDAS CON MAQUINA ESPECIAL
PARA DKW
MECANICA EN GENERAL CHAPA Y PINTURA
UGARTECHE 3288-Tel. 71-9751

Silvio GIANNINI
FABRICA AUTOMATICA DE
CLIPS y BROCHES
DE ACERO para baguetas
de todo tipo y medida.
para automotores
ANEXO:
ARTICULOS DE ALAMBRE EN GENERAL
Luis M. CAMPOS 3139
Lomas del Mirador
Tel. 67- 7642

ESCUDOS INTERNACIONALES
de AUTO CLUBS
inalterables
Un detalle de buen gusto
en su automóvil.
Precios incompetibles
Descuentos especiales
a revendedores y
casas de accesorios
CASA ELIPE
SARMIENTO 1836
45-2595 y 40-1591
Bs. As.

DOMINGO PERRI Y CIA.
AUTO UNION
INSTITEC - DKW - GRACIELA
REPUESTOS Y ACCESORIOS
FABRICACION PROPIA
REPARACION de CIGUEÑALES
y RECTIFICACION de CILINDROS
AREVALO 1354
(alt. Córdoba 5900)
Tel. 772-9958 Bs. As.

para su
CITROEN 2 CV
TALLERES "EPEVE"
REFUERZOS PARA PARAGOLPES
Y DEFENSAS
SERVICIO ESPECIALIZADO
VALENTIN VIRASORO 1078
Tel. 87-3498 Bs. As.

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

Correo Parabrisas

posibilidades tiene de caer en el peligro de los "cierres" que tan acertadamente cita el señor Piazza.

Cada vez más, las rutas argentinas se van poblando de autos. Cada vez más será importante dominar la técnica del "sorpasso".

CUENTAVUELTAS

Tres asiduos lectores de vuestra revista se interesan en saber si es posible colocar cuentavueltas en Ford Prefect '56, Ford '38, (motor y caja 46) y pick-up Ford F100 '63. ¿Dónde se pueden adquirir? ¿Qué precio tendrían unidades de regular calidad?

Escudería La Rosca, Cap. Fed.

Los cuentavueltas electrónicos pueden adaptarse a cualquier vehículo equipado con encendido electrónico (vale decir, se excluyen los motores diésel). Para proveedores, consulte las páginas de avisos agrupados de los últimos números de PARABRISAS.

ACLARACIÓN

Recientemente, visitó esta Redacción el señor Horacio Kildjian, de Villa del Parque, para aclarar que él no había sido el remitente de una carta firmada con su nombre, en la cual se hacían una serie de preguntas, pacientemente contestadas por CORREO PARABRISAS y que suponían un cierto grado de ingenuidad en el recurrente. Kildjian nos ha asegurado formalmente que la carta no fue escrita por él y que, evidentemente, se trata de una broma.

INYECCIONES Y SOBREALIMENTADORES

1) ¿Qué diferencia hay entre una bomba de inyección y un sobrealimentador?

R. Como se sabe, el motor consume no nafta pura, sino nafta mezclada con aire. A tanta nafta, tanto aire. El sobrealimentador es una bomba que alimenta al cilindro llenándolo "por la fuerza de aire y nafta, lo que permite aumentar enormemente la potencia (ha habido motores sobrealimentados y que, con la misma cilindrada que un Peugeot o un Di Tella, erogaban más de 600 HP).

En cambio la bomba de inyección suministra solamente combustible. Vale decir, no aumenta de por sí el litraje de aire-nafta consumido por el motor en unidad de tiempo. Hay un leve aumento por el hecho de que el aire no tiene que pasar a través de los múltiples canales del carburador (caso de un motor a nafta) y porque la distribución de mezcla se hace de manera más uniforme con inyectores que con carburador(es).

En el caso de los motores Diésel se usa inyección porque la mezcla no es inflamada a chispa sino por compresión. Entonces es importante que la mezcla vaya entrando no por un gradual proceso de aspiración sino instantáneamente en el momento preciso.

2) ¿Se lo puede adaptar a un motor de cuatro cilindros en línea con múltiple común?

R. Bueno, usted no aclara qué, si inyectores o sobrealimentador. Cualquiera de los dos puede instalarse, pero el sistema de inyección no vale la pena salvo que se trate de un auto para correr. El sobrealimentador puede aumentar la potencia sensiblemente sin mayores inconvenientes; hay una marca norteamericana muy difundida para Dauphine, M.G., Giulietta, Volkswagen, etc., que es la Judson, pero no sabemos de que haya en Buenos Aires.

Un Nacionalista, M. del Plata.

RULEMANES PICADOS

1) Problema rulemanes picados en el Auto Unión me han dicho que se debe a la mala calidad de la nafta. En este caso ¿es mejor común o especial? Mi Auto Unión no tiene este problema, con 35.000 km. recorridos, pero sé de otros que sí lo tienen.

R. Hemos escuchado distintas versiones sobre el picado de rulemanes en algunas unidades Auto Unión, pero la más autorizada es la que atribuye este fenómeno a andar demasiado despacio. En estas condiciones se produce una marcada vibración del motor que termina por deteriorar los rodamientos. La nafta no tiene absolutamente nada que ver.

2) De usar nafta especial ¿es conveniente usar más aceite?

R. No, señor. Un Auto Unión con el motor a punto debe andar bien con nafta común. Puede usarse especial para compensar una ligera fuera de punto, pero no es en absoluto necesario variar la proporción de aceite que debe ser de 40 a 1, y no mayor.

3) ¿Traería ventajas el usar aceite Multigrado? Digo esto porque no deja cenizas al quemarse.

RECTIFICACION
de MOTORES
DE BAJA
CILINDRADA
Motocicletas,
motonetas,
microcoupes,
De Carlo, Isard, NSU, DKW,
Citroen 2 cv, Institec, Goliath, Saab,
Fiat 600, Renault Dauphine y
Volkswagen, con máquinas modernas.
FABRICACION de REPUESTOS
Casa GRAF S.C.
FRANCISCO HUE 572
San Andres F.C.G.B.M.

FORD Falcon
SERRA LIMA S.A.
SALON DE VENTAS
Y SECCION REPUESTOS
Av. Sta. FE 3002 - tel. 83-4665/3281
Talleres: MANSILLA 3179/91
tel. 83-2134 / 5864

Mejore el rendimiento
de su PEUGEOT
403 - 404
colocándole la
LEVA ESPECIAL
al distribuidor
GARANTIA
ABSOLUTA
ENCENDIDO LAGO
ANCHORENA 1493 esq. ARENALES
82-4752 y 80-6446 - Cap. Fed.

IMPORTADORES
UNA GRAN ORGANIZACION
COMERCIAL AL SERVICIO
DEL AUTOMOTOR
LINEA COMPLETA DE ACCESORIOS
LEGITIMOS IMPORTADOS Y NACIONALES
RADIOS - DEFENSAS - VISERAS
VOLANTES SPORT TIPO NARDI
MOLDURAS - REJILLAS - MANIJAS
PARA TODAS LAS
MARCAS Y MODELOS
COLOCACION
EN EL ACTO
Detroit S.C.P.A.
EL SALON DEL ACCESORIO
WARNES 1333-37-41
T. E. 54-5649 Bs. As.

EROSA y
ANGIO
Hnos. s.a.
SERVICE
AUTORIZADO
DI TELLA
CONCESIONARIO OFICIAL
Bdo. de IRIGOYEN 1051
T. E. 26-6652-8754

https://argentoteca.blogspot.com

El cristal curvo de su automóvil está en
FRUMENTO Hnos.
S. A. C. I. F. I.
IMPORTADORES
ALVAREZ THOMAS 928/42
T. E. 54-1880 y 55-0446 Bs. As.
RIVADAVIA 14782
Ramos Mejia

EN LINIERS
AUTO UNION DKW
Repuestos legítimos
Service especializado
Chapa-Pintura
TALLER
RIVADAVIA AUTOMOTORES
de Hugo Garibotti
TUYU 35 Tel. 64-8734
alt. Riv. 10700

BUJES ByC M.R.
AUTOLUBRICADOS
Para el equipo eléctrico de automotores tractores, máquinas agrícolas.
Para motores eléctricos, industrias, etc.
Es un producto de
BROSIO Y CIA. S. R. L.
Florencio Varela 1662
AVELLANEDA - 22-9937

REPUESTOS ACCESORIOS NSU
IMPORTACION
FABRICACION
PRECIOS ESPECIALES A REVENDEDORES Y TALLERISTAS
Contamos con los más grandes talleres propios para service, mantenimiento y reparaciones totales con personal técnico especializado.
REPETTO
SERVICE AUTORIZADO
de NSU MOTORENWERKE A. G.
NECKARLSUM (ALEMANIA)
ALSINA 2114 - 47-1426 - Bs. Aires

Correo Parabrisas

R. Todos los aceites dejan residuos carbonosos en los motores, especialmente en el caso de los motores de dos tiempos en los cuales, como se sabe, el aceite va mezclado en la nafta. No creemos que usted en su caso, obtenga ninguna ventaja especial en usar Multigrado; más aún, le recomendaríamos se limite a lubricante de viscosidad fija, SAE40.

4) En cuanto a la carta de "Service", la mezcla del Graciela debe ser, según el manual, 25 litros de nafta y uno de aceite SAE 50. Usando 2T debe ser 20 a 1.

R. Agradecemos la información que trasladamos a "Gracielistas" sin manual.
EDUARDO YAGLIÁN, Villa María Córdoba.

JEEPIKAS

Esta es la tercera carta que escribo...

Tengo un jeep '58 con 108.000 km., máquina excelente a pesar de su rústico andar. Deberían testear este coche pues es uno de los que más andan... ¿Qué potencia real tiene? ¿A qué velocidad se lo puede crucerear? ¿Qué efecto creen que hará el estabilizador? La producción de automóviles argentinos bajó en 1963. ¿Creen ustedes en una saturación del mercado? La considero inevitable si la clase media no puede comprar autos por precios excesivamente altos y por intereses de la mayoría de las mal llamadas "financiaciones"...

F.A.E., Tandil

Hemos ampliado considerablemente el alcance de nuestra Selección Correo y ahora podemos contestar una cantidad mayor de cartas usando también la vía directa. Si el lector F.A.E. hubiera enviado su nombre y dirección, la respuesta ya le hubiera llegado. No con ésto, sin embargo, nos estamos comprometiendo a contestar *todas* las cartas que llegan; no solamente son demasiadas sino que en muchos casos requieren información de la cual no disponemos.

La potencia real del Jeep es de 72 HP SAE. La velocidad de crucero recomendable es no más de 80 km/h. No hemos efectuado pruebas con estabilizadores y la fábrica (IKA) no aconseja su empleo. Con esto no queremos asegurar que no sirven, sino de que si no estamos seguros, preferimos no afirmar.

En distintas oportunidades hemos pedido a Industrias Kaiser Argentina vehículos para testear, dejando librada la elección a criterio de ellos. Hasta el momento no ha habido oportunidad para el Jeep.

El mercado no está saturado por razones de volumen de unidades, sino que está restringido por altos precios y el mal momento económico. No obstante, en los últimos meses se ha verificado un aumento muy notable de la demanda, atribuido a las buenas cosechas en el interior.

Si bien las financiaciones son onerosas, usted debe comprender que no son más que un reflejo de la situación económica general del país; el mercado monetario siempre encuentra su propio nivel.

DOS TIEMPOS RURALES

1) ¿Puede ser que la carrocería de la rural Auto Unión 1000S haga variar la performance del sedan que tiene el mismo motor?

R. No hemos testeado aún la rural; creemos poder hacerlo muy pronto. Suponemos que la rural acelerará un poco menos que el auto, pero no creemos que su velocidad máxima se vea afectada en forma sustancial.

2) ¿Qué quiere decir "manejo idóneo" referido al Auto Unión?

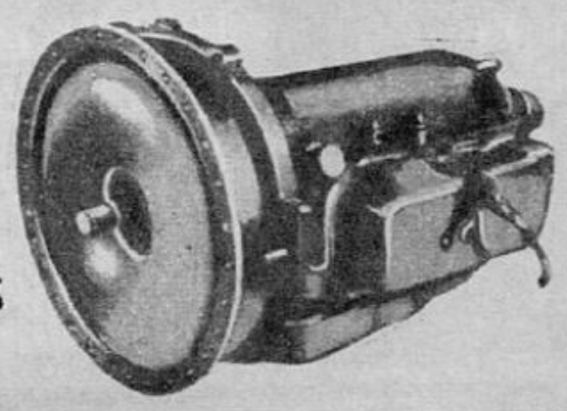
R. Evidentemente, tanto en el manejo como en otros aspectos de la vida, la idoneidad no se adquiere por vía y obra de un parrafito en una revista. Pero fundamentalmente se trata de usar adecuadamente la caja

ACCESORIOS y REPUESTOS de CARROCERIA
Para todo tipo de automotor
LA LINEA MAS COMPLETA DE PLAZA
SIEMPRE EN LA MEJOR CALIDAD
Ventas: TRIUNVIRATO 3519/23
51-3852-4974
Fábrica y planta de colocación
TRIUNVIRATO 3655 Cap.
CROMOSOL S.A.

FABRICANTES DE ALFOMBRAS Y ACCESORIOS DE GOMA PARA AUTOMOTORES
Aconcagua M. R.
UNA MARCA DE PRESTIGIO QUE JERARQUIZA TODOS SUS PRODUCTOS
DE CARLO
IKA
FIAT
Ford
CHEVROLET
STUDEBAKER
NSU
ALFOMBRAS originales para cada vehículo
ALFOMBRITAS INDIVIDUALES
SILENTBLOCKS
JUNTAS ELASTICAS y/o MANCHONES
PATAS de MOTOR
GUARDAFANGOS de SUPER POLIAMIDA
y una extensa línea de artículos para toda marca de automóvil, camión, furgón, jeep, etc.
M. PEUMAN R.
ESCRITORIO · DEPOSITO · VENTAS UNICAMENTE POR MAYOR
VARELA 949
Tel. 61-8557 y 61-0567
Buenos Aires

REPARACION GARANTIZADA DE AMORTIGUACIONES SUSPENSIONES
ARREGLOS A NUEVO DE TODA CLASE DE CRIQUES
LINEA COMPLETA DE REPUESTOS DE TODO TIPO Y MODELO
TREN DELANTERO
ANIBAL MUCHEN
Av. San MARTIN 4536
T.E. 50-2377 y 55-3635 Bs.As.

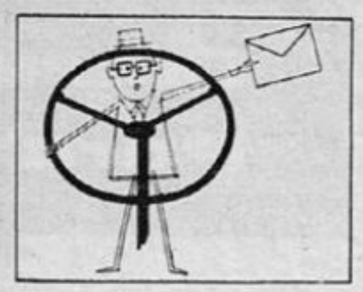
Ahora SOLUCIONE LOS PROBLEMAS DE SU CAJA AUTOMATICA EN EL DIA!
DIRECCIONES HIDRAULICAS
INSTRUMENTAL COMPLETO. AMPLIO STOCK DE REPUESTOS LEGITIMOS. SERVICIO DE ASESORAMIENTO TECNICO
CAJAS DE RECAMBIO DE TODAS LAS MARCAS
DE MARCO Hnos. S R.L. LORIA 418 - 89-7685/3285 Bs. As.



Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



de velocidades; respetar estrictamente la "tabla mágica" aparecida en el Nº 39 de PARABRISAS.

3) Desmerece en algo esta marca el hecho de que una mínima fuera de punto hace decaer enormemente su rendimiento general. ¿Se produce con frecuencia esta situación?

R. No estamos estrictamente de acuerdo. Es cierto que, como todo motor "nervioso" el Auto Unión es sensible a una adecuada puesta a punto, pero no corresponde proyectar la imagen de que si se aplacan un poco los platinos, el coche no anda ni para atrás ni para adelante. No es cierto; su rendimiento no es por cierto el óptimo si el motor no está muy a punto, pero este fenómeno se verifica en cualquier coche, no solamente el DKW. Por otra parte, la puesta a punto es una operación fácil para cualquier taller especializado en la marca. En general, no recomendamos entregar este coche a talleres no especializados, salvo que se tenga plena conciencia de la idoneidad del mecánico.

MESOPOTAMIA OLVIDADA

¿Cómo es posible que Entre Ríos y la Mesopotamia en general no tengan rutas a la altura de la época en que vivimos? No hablemos de grandes autopistas —un sueño aún para nosotros—, simplemente pedimos carreteras que permitan un tránsito NORMAL de vehículos... para que viajar con lluvia deje de ser una aventura, para no romper más parabrisas, y para tantas otras cosas indispensables para la seguridad.

¿No justifica tal medida la economía mesopotámica? ¿No percibe la Nación sumas suficientes a través de los impuestos recaudados en Entre Ríos, Corrientes y Misiones? ¿O es que, sencillamente, no se nos considera argentinos?

Todos los entrerrianos recordamos con nostalgia el archidiscutido proyecto del túnel subfluvial Paraná-Santa Fe, pero hasta ahora (y Dios sabe hasta cuándo) seguimos haciendo uso de las arcaicas balsas a cadena y artefactos similares para unir nuestra "isla" de Entre ríos con la vecina provincia...

Un Entrerriano, Chajarí, E. R.

Nos hacemos completo cargo de la preocupación de nuestro lector. La Mesopotamia argentina necesita rutas con urgencia, rutas para que el torrente circulatorio pueda fluir como corresponda. Desde Rosario y Buenos Aires, hacemos lo que podemos para que las autoridades vean y comprendan este problema. Y que gasten plata en hacer caminos en vez de cosas inútiles como las que a veces son motivo de enormes derroches.

CAPITANES Y VIVAS

Escribo para reiterar mi pedido de informaciones sobre el Opel Kapitán 1938...; hay muchos aún circulando por el interior, creo que más que los Austin que ya se publicaron, y sin embargo hace tres meses que les escribí la primera carta...

Debe haber alguna equivocación en la fotografía del Vauxhall Viva (PARABRISAS 41). *El volante figura a la derecha y creo que ya no deben llevarla en ese lugar los últimos modelos, salvo que fuera algún vehículo para exploración a Suecia...*

MIRKO ORLANDO LOZA, Paraná.

En primer lugar, debemos señalarle que carecemos absolutamente de datos sobre el Opel 1938. Lógicamente, no podemos llenar las páginas de esta revista hablando de todos los coches sobre los cuales NO tenemos información... Por otra parte, todo el mundo quiere ser primero, y eso evidentemente, no puede ser.

Casa GONET y Cía. S.R.L.
ACCESORIOS para AUTOMOTORES
COLOCACION Y VENTAS
CRISTALES DE SEGURIDAD - CERRAJERIA
TAPICERIA - DEFENSAS - PARAGOLPES
MATAFUEGOS ASESORAMIENTO TECNICO
RIVADAVIA 13132 al 40
Tel. 653-6305 - Ramos Mejia

EN EL OESTE
ISARD - DE CARLO
SERVICE EL OESTE
REPUESTOS Y ACCESORIOS
CHAPA Y PINTURA
AUXILIOS
RIVADAVIA 14860/62 Tel. 658-5213
Ramos Mejia

SERVICIO
TALLERES FIAT AUTOMOTORES
REPUESTOS ACCESORIOS
ESTACION DE SERVICIO
Av. PAVON 6564
242-0694
R. de Escalada

Coloque cintas de frenos sistema BINDING BRAKES vulcanizadas al patin
Casa CIVIL
DISPONEMOS DE PATINES EN CANJE
RECTIFICAMOS CAMPANAS
Taller: EL CANO 3626
Ventas:
Av. FOREST 1184 - Tel. 54-5338
AMPLIO STOCK DE REPUESTOS IKA

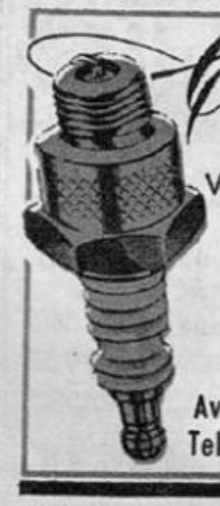
PEUGEOT 403 404
SERVICE ESPECIALIZADO
Reparación completa de embrague $ 4.000
Cambiar cintas de frenos y rectificar campanas $ 1.900
Afinado completo de motor y puesta a punto $ 5000
TRABAJOS GARANTIDOS
AERMEC S.A.
F. D. ROOSEVELT 2696 esq Moldes
(ex Guanacache - alt. Cabildo 2600
T. E. 73-3111

OSVALDO S.R.L.
CRISTALES DE SEGURIDAD
PLANOS Y CURVADOS
Colizas, perfiles de goma y accesorios
COLOCACION y VENTA
SANTOS DUMONT 4094 - Tel. 54-1036
Bs. As.
Alt Corrientes 6500

PEUGEOT VOLKSWAGEN
SERVICE TALLER AUTORIZADO
WITTE y BOHNEN S.R.L.
Av. Luis M. CAMPOS 1053 Cap
Tel 77-9379

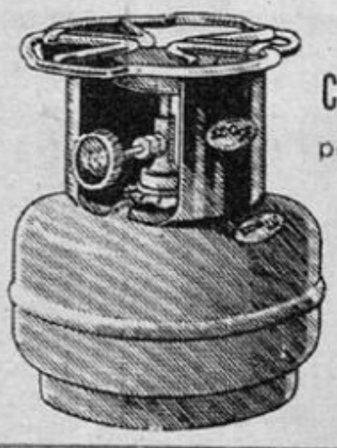
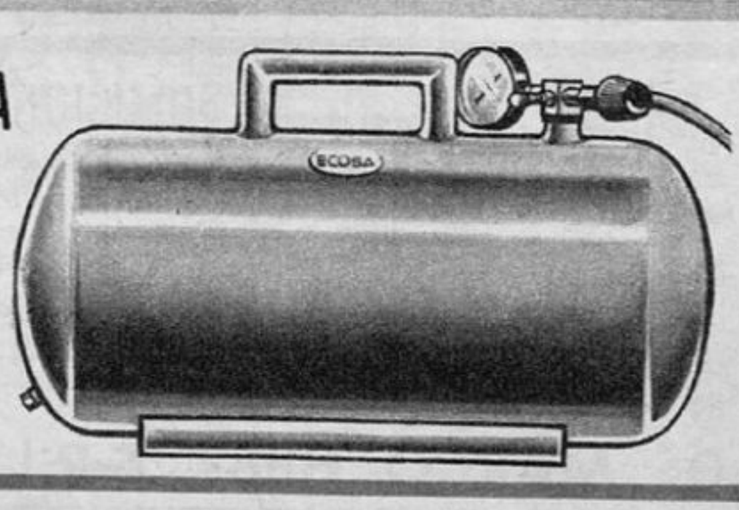
COJINETES REX
a rodillos cónicos fabricados en argentina bajo licencia y asistencia técnica exclusiva de
FEDERAL-MOGUL-BOWER Bearings, INC. (USA)
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS para CAPITAL FED y GRAN BS. AIRES
M. ALONSO y Cía. S.R.L.
MEXICO 506 - Tel. 30-7990

TALLERES
UNION MOTORS
SERVICE
AUTO UNION
ALINEACION DE DIRECCION Y ENGRASE
Av. Lib. Gral. San MARTIN 5650
Tel. 73-5801


Casa Lero S.C.A.
VENTAS por MAYOR
ELECTRICIDAD Y ENCENDIDO DEL AUTOMOVIL
IMPORTADO y NACIONAL
Av. Juan B. JUSTO 3402
Tel. 58-3400-7400 Bs. As.

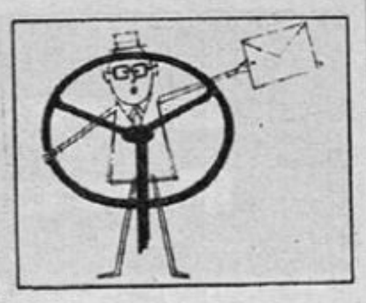
FLOTANTES
DE TANQUES DE NAFTA

83 mod. distintos
•CARBURACION
•INSTRUMENTAL
•LIMPIAPARABRISAS
REPUESTOS PARA AUTOMOTORES
inteca s. r. l.
MONROE 2703 - Tel. 76-4559


CALENTADOR portátil A GAS de garrafas de 1 y 2 1/2 kg.
lleve en su auto estos 2 productos ECO insustituibles!
INFLAGOMA portátil
Infla toda clase de neumáticos. Carga hasta 200 libras de aire
Tenga aire al instante y en cualquier lugar

PRODUCTOS ECO S.A. - Ameghino 557 - Villa Martelli - 740-3662
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas



No hay error en la impresión de la foto del Vauxhall Viva. En Inglaterra (como en Suecia, Australia, Japón, etc.) se sigue circulando por la izquierda, vale decir que los volantes están ubicados a la derecha. El Viva, como se sabe, es un coche inglés.

NO SERRUCHAR

Me refiero a los "serruchos" colocados en las rutas pavimentadas antes de puentes angostos, ferrocarriles, etc. ¿Es infracción cruzarse a la mano contraria de la ruta para esquivarlos? La Caminera pena este procedimiento con multas de hasta quinientos pesos.

¿Pueden cobrarle la multa por vía de apremio (policía local) sin haber estado enterado de haber cometido la infracción?

LUIS J. CERROLAZA, Rosario.

Al pasarse a la mano contraria para evitar un "serrucho", usted está legalmente circulando de contramano. Evidentemente usted puede pasarse a la mano contraria para adelantarse a otro vehículo, pero no de otra manera, salvo obstrucción en la calle. Tampoco puede adelantarse a otro vehículo en los sitios donde hay serrucho, porque precisamente es en curvas, puentes, cruces de ferrocarril, etc., que está prohibido adelantarse.

La policía caminera de Santa Fe está cobrando multas por vía de apremio, pero usted siempre puede recurrir ante el juez si no desea pagar. Lógicamente, este procedimiento involucra mucha pérdida de tiempo. El argumento de "no saber que estaba en infracción" no tiene fuerza pues "nadie puede ignorar la ley".

ISARD CLUB

Pensamos formar un club que reúna a propietarios de Isard. Nuestras preguntas son:

1) Nombre y dirección de la fábrica en Alemania.

R. Hans Glas G.m.b.H., Isaria Maschinenfabrik, Dingolfing/Bayern, Alemania.

2) ¿Cuándo saldrá a la venta el Isard 1204?

R. Según tenemos entendido extraoficialmente, esto ocurrirá muy pronto. Es muy posible que cuando usted lea estas líneas ya esté en circulación el coche.

3) Luego le comunicaremos nuestro domicilio.

R. Quedamos, entonces, a la expectativa.

JOSÉ ROMEO SOLDÁN, JORGE ELISEO CURRI, Capital Federal.

MECANICA WEEK-END

Los felicito por el artículo "Usted lo puede hacer" del Nº 43. Explicaron en forma extraordinariamente simple y fácil de comprender el ajuste de luz de válvulas... Espero más artículos de este tipo...

¿Pueden indicarme cómo utilizar y sacar provecho de un cuentavueltas, pues pienso instalar uno en mi auto?

Un Mecánico de Fin de Semana, Capital Federal.

Gracias. Por supuesto que publicaremos más artículos "Vd. lo Puede Hacer".

Estamos pensando un artículo sobre importancia y empleo de cuentavueltas. Escríbanos indicando qué coche tiene y le daremos alguna guía mientras tanto. Mándenos su nombre y dirección y posiblemente podamos contestarle directamente.

BERGANTIN FRUGAL

Ustedes dicen en CORREO PARABRISAS *que un Bergantín desarrolla 6-7 kms. con un litro de nafta. Yo puedo probarles que el mío rinde 9,5 kms/litro en condiciones de marcha más severas que las que ustedes indican. Mi coche (1961, 4 cilindros) no tiene ninguna modificación, así que es evidente que este rendimiento es típico de la marca y modelo.*

El Bergantín está, a mi juicio, injustificadamente desprestigiado en nuestra plaza, y creo que una de las causas es que la gente lo cree de alto consumo.

¿No sería razonable tratar de redimirlo de esa culpa con alguna verificación fehaciente para ustedes y posteriormente publicarlo?

DAVID A. GÓMEZ, Don Bosco, P.B.A.

Nos limitamos a agradecer su atención y publicar su carta sin comentario. Nuestra cifra estaba basada en informaciones recogidas al azar; la cifra que usted cita parece ser bastante concreta y no dudamos de que usted la transmite con toda buena fe.

HUDSON TERRAPLANE

¿Tienen datos del Hudson Terraplane '36?

A. R. O., Rosario.

ENTREGA INMEDIATA
COLORES A ELECCION
TOTALMENTE EQUIPADOS

$ 867

MENSUALES, UN ANTICIPO O SU COCHE USADO CON LA MEJOR TASACION

4L SUPER
RENAULT
DAUPHINE LUXE

MODELOS ESPECIALES A PRECIO OFICIAL

- REPUESTOS LEGITIMOS
- SERVICE ESPECIALIZADO

PEÑA
S.A.
CONCESIONARIO IKA
AV. SAN MARTIN 5702

https://argentoteca.blogspot.com

a rás... y sin irritaciones!

CREMA DE AFEITAR PALMOLIVE, única con aceite de oliva, suaviza su cara mientras usted se afeita... Por eso le asegura la única afeitada perfecta: a ras y sin irritaciones, aún en las zonas más sensibles.

CREMA DE AFEITAR PALMOLIVE

Correo Parabrisas

Tenemos estos datos para proporcionarle: 6 cilindros, 3" × 5", cilindrada 3,5 litros, puesta a punto 4 dientes del volante a.p.m.s., válvulas 0,006" (admisión) y 0,008" (escape) en caliente, bujías Champion J-11 a 0,035". Presión de compresión 103 libras/pulg² a velocidad de arranque (compresómetro).

CADENAS Y ENGRANAJES

En CORREO PARABRISAS *un lector pregunta si a un Fiat 1100 puede ponérsele una cadena de distribución de Renault Gordini. Me extraña que Uds. contesten en forma que hace suponer que el Gordini tiene cadena de distribución, puesto que no lo posee...; el que tiene cadena es el R-8 que aún no se fabrica en el país...*

¿Por qué un Gordini no arranca en frío con la misma facilidad de un Dauphine?
RENOLISTA RAFAELINO, Rafaela, Santa Fe.

Hemos tenido también una llamada telefónica de un lector que nos puntualizaba ese error. Evidentemente, no se puede revisar la especificación de cada coche nacional antes de contestar cada carta. Con la multitud de cartas que se contestan diariamente por la revista o por correo directo, es de esperar que en alguna oportunidad algún error se deslice. De todos modos, lo lamentamos. Pero, por lo menos no conducimos a nadie a efectuar una operación equivocada o contraproducente.

El único Gordini que tuvimos en nuestras manos fue el de test, que siempre arrancó sin dificultad. Verifique el correcto funcionamiento del cebador automático, puesta a punto, etc.

VALIANT II

¿Harán el Road Test del Valiant II? ¿Cuál es su velocidad máxima y de crucero?
J. A. P., Campana, P.B.A.

No testearemos el Valiant II porque se ha descontinuado su producción en favor del Valiant III, cuyo test esperamos realizar en poco tiempo.

HEINKEL

1) Me parece que tienen completamente abandonado el Heinkel. Parece que no existiera. ¿Qué velocidad desarrolla?

R. El Heinkel no se produce más desde hace bastante tiempo. Sin embargo, en CORREO PARABRISAS se han contestado muchas preguntas sobre estos cochecitos, dentro del escaso material de que disponemos en archivo. La velocidad máxima es del orden de los 85 km/hora.

2) ¿Lo testearán alguna vez? Mucha gente que no está en condiciones de comprar un coche puede arreglarse con un Heinkel...

R. Testeamos solamente unidades nuevas cedidas especialmente por la fábrica, ya que un Road Test es una prueba severa a la cual no puede ser sometido un auto de propiedad particular (y evidentemente todos los Heinkel ya son particulares).

3) En la lista de autos 0 km no figura el Heinkel y el Bambi sí...

R. El Bambi sigue en producción, el Heinkel no.
LECTOR HEINKELCISTA, Paraná, Entre Ríos.

PREGUNTAS FIATESCAS

1) ¿Por qué se gasta tan rápidamente la cadena de distribución del Fiat 1100? A los 20.000 ya el ruido se hace notar...

R. Un lector nos aconsejó que en un Fiat 1100 la cadena de distribución original se reemplazara por otra de marca Renolt. Transmitimos la sugerencia, sin compromiso.

2) ¿Hay alguna diferencia en la calidad del material empleado para hacer estas piezas en Italia y en nuestro país?

R. Para contestar esa pregunta tendríamos que someter ambos tipos de cadena a exhaustivas pruebas de material. Y tendríamos que hacer lo mismo con cada una de las 5.000 ó más piezas que tiene un 1100. Y otro tanto para cada uno de los otros autos de fabricación nacional. Lamentamos, pero no sabemos la contestación a esta pregunta.

3) He leído muy atentamente vuestra interesante nota sobre la lubricación y el cambio de aceite del motor, pero no he podido extraer de la misma la siguiente conclusión: "El aceite nacional ¿es tan bueno como el que se usa en el exterior?"

R. La situación es parecida a la que impera para la pregunta anterior. La gente que vende lubricantes importados asegura que éstos son mejores porque su base, es decir, el petróleo bruto o "crudo", es parafínico, mientras que los crudos nacionales son de base asfáltica, que hacen buenas naftas pero lubricantes no tan buenos. Los fabricantes locales de lubricantes dicen que esto es absurdo. Una prueba sería seguramente inconcluyente por la infinidad de variables que afec-

https://argentoteca.blogspot.com

cicero publicidad 744

ROMA
MILAN
PARIS

desde
Argentina, Chile
y Uruguay

con los servicios
en "Pool" de

AEROLINEAS ARGENTINAS
SU COMPAÑIA
ALITALIA
AIRLINES

- Más frecuencias semanales: 6 vuelos (menos domingos) en Comet 4 y Douglas DC8.
- Billetes de libre intercambiabilidad, sin costo adicional, entre ambas empresas.
- Planes de crédito a 12 meses.
- Más ciudades de Europa para visitar con el plan de escalas múltiples, sin recargo tarifario.
- Más capacidad y frecuencia para el transporte de cargas.

AA

Su agente de viajes es su mejor guía, consúltelo!

https://argentoteca.blogspot.com

CAMINE
A
PLENO SOL!

Con SISTEMA Delgado INDUSTRIA ARGENTINA

EL MEJOR CALZADO ARGENTINO

Goce de la agradable tibieza que proporcionan los abrigados modelos con suela de goma integral, exclusiva de Sistema Delgado.

Mod. 67-54-152-54
Mamón Graneado
Cosido

FLORIDA ESQ. CORRIENTES
CABILDO 2120 - RIVADAVIA 6784 - Avellaneda: Av. MITRE 289
Rosario: CORDOBA 1090 - Mar del Plata: RIVADAVIA 2637
Mendoza: Av. SAN MARTIN 1434 - C. Rivadavia: GAL. SAN MARTIN
Fábrica: Av. JUAN DE GARAY 2480 - Bs. As.

VALDEL S.R.L.

CALIDAD
DE 25 AÑOS

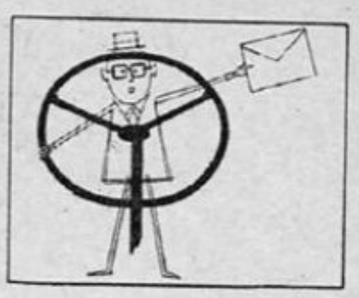
RETENES
Vicente BLINDADOS
EN CAUCHO SINTETICO Y SILICONAS VITECH

Tras de cada retén Vicente hay 25 años de experiencia industrial dedicados exclusivamente a su perfeccionamiento. T. A. M. Retenes S.A.I.C. ha sido la primera empresa argentina en utilizar las SILICONAS en la industria del retén con extraordinario éxito.

TAM
RETENES S.A.I.C.
Av. LA PLATA 2567
BUENOS AIRES

1ª FABRICA ARGENTINA DE RETENES EN CAUCHO SINTETICO Y SILICONAS

Correo Parabrisas



tarían el resultado final. Nosotros siempre hemos usado lubricantes nacionales sin ningún problema. Es más importante el adecuado manejo que preocuparse por si un lubricante vino de Comodoro Rivadavia o de Pensylvania.

4) ¿Cada cuántos kms. debe cambiarse el aceite de un Fiat 1100 si se usa Supermóvil 30?

R. El manual recomienda cambiar de aceite cada 2.500 kms. y de filtro cada 5.000. Con un 600 (1ª serie) hacíamos los cambios a 3.000 y 6.000, sin haber experimentado ningún problema.

5) El auto duerme en la calle. Al final de un año, he notado la pintura totalmente cuarteada. ¿Qué procedimiento recomiendan ustedes para recuperar el brillo en la mejor forma posible?

R. Va a tener que usar un limpiador comercial con abrasivo, aplicándolo muy suavementete de acuerdo con las instrucciones contenidas en el envase.

6) ¿A qué se debe que la pintura de los autos que viene del extranjero es mucho más resistente a la intemperie, y mantiene mucho más el brillo original?

R. Las especificaciones de la pintura son iguales en todo el mundo. Ud. debe estar confundido con *colores* más o menos resistentes que otros a la oxidación y la acción fotosintética del sol.

7) ¿Es cierto que el 1100 dejó de fabricarse en la Argentina para dar mayor impulso a las ventas del 1500, y que el 1100 va a ser importado de Chile vía ALALC?

R. Según nuestra información, el 1100 fue descontinuado por motivos de racionalización. No tenemos información sobre operaciones ALALC, pero de todos modos no creemos que se verifique nada de esto por algún tiempo.

N. K., Capital Federal.

CORRER EN EQUIPO

1) ¿A qué se llama correr en equipo?

R. Al hecho de que dos o más coches corran bajo una misma dirección, respondiendo a directivas impuestas desde el "box" o la sede de la dirección. El término es amplio y aún puede incluir el hecho de participar en carreras sin ajustarse estrictamente a directivas centrales.

2) Con mi Auto Unión 1000S hice 80 km. a 130. Empezó a tironear e hizo algunos ruidos raros. Mi hermano, que es mecánico, me dijo que se habían empastado las bujías. ¿Qué piensan ustedes?

R. Después de andar a 130 no es posible que las bujías se "empasten", sino que "hagan puente", vale decir, que se forma entre los electrodos un "puente" de carbón y partículas metálicas, que hace entrar la bujía en corto circuito, anulándolo. Es frecuente en motores de dos tiempos.

3) ¿Hay un equipo de dos carburadores para Volkswagen?

R. Sí, en Europa y EE. UU. se ofrecen distintos tipos de equipos para Volkswagen, incluyendo también sobrealimentadores. No tenemos referencias de que exista venta organizada en nuestro país.

4) ¿Qué automotores fabrica actualmente Industrias Automotrices Santa Fe, en nuestro país?

R. Sedán 1000S, rural Universal, Fissore y la pick-up frontal.

EL HERMANO DEL MECÁNICO, Díaz, S.F.

DISPOSICIONES CONTRADICTORIAS

¿Cuándo se pondrán de acuerdo las autoridades para dictar leyes? Mientras en Buenos Aires es obligatorio dejar los automóviles frenados, en Córdoba se prohibe dejarlos con el freno, o la marcha puesta. Y si uno lo deja frenado y viene la grúa...

Existen también disposiciones contradictorias en cuanto a las luces que deben llevar los camiones. Lo que en una provincia vale, en otra es motivo de multa. ¿No es acaso una sola república? También hay ciudades en las cuales la mano para estacionar varía según la hora del día. Es que quieren enloquecer a la gente?

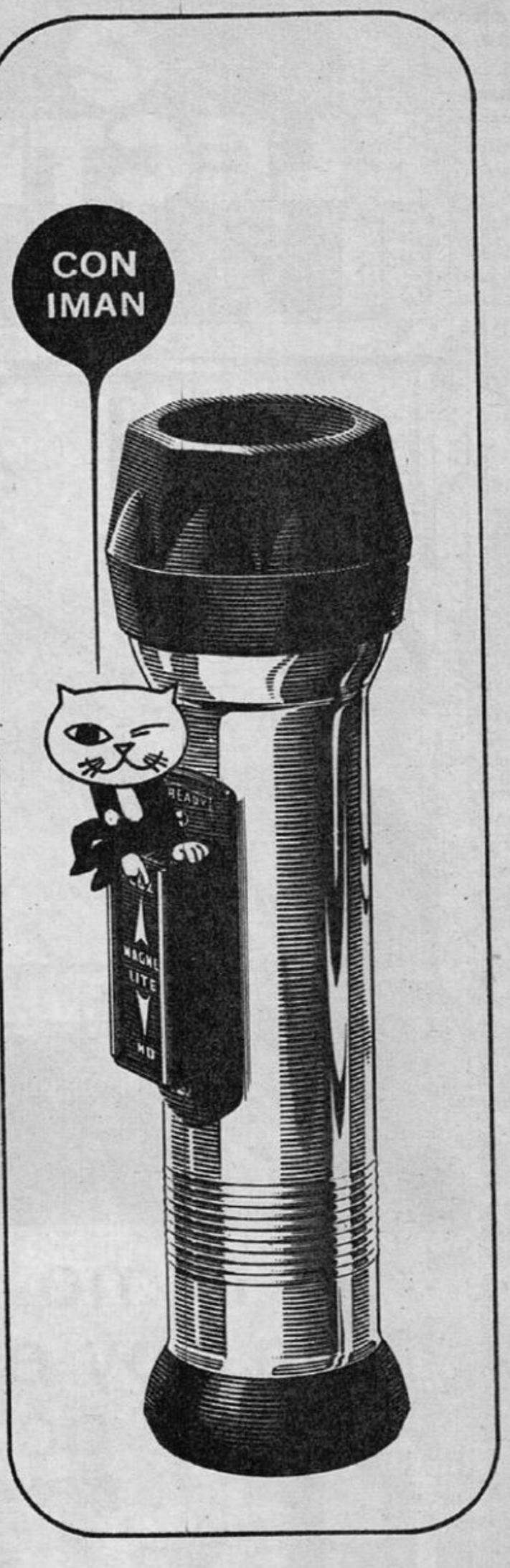
ROSITA C., Córdoba.

Estamos de acuerdo con usted, aunque a veces las disposiciones que se adoptan en una localidad corresponden a especiales características de esa zona del país, de ordenamientos de circulación, etc. No obstante, no cabe duda de que hay una anarquía muy grande en materia de reglamentaciones de tránsito. Por desgracia lo mismo sucede en muchas otras partes del mundo. Estados Unidos, por ejemplo. Claro que eso no vale como consuelo. Vamos a tratar el tema en seguida. Tal vez en este mismo número ya salga.

https://argentoteca.blogspot.com

¿EN LLANTA EN PLENA OSCURIDAD?

LUZ... ¡A MANOS LIBRES!

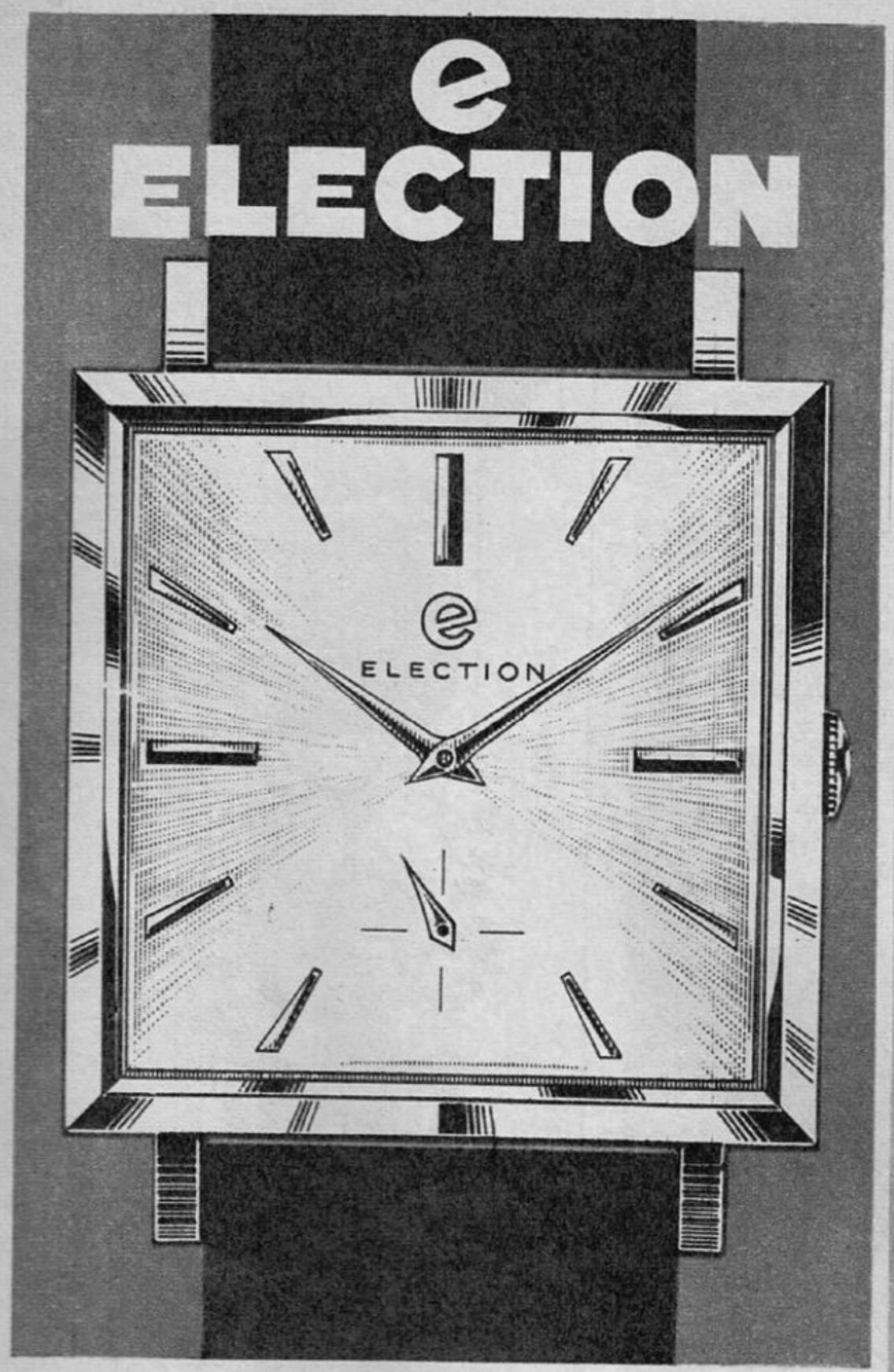


LINTERNA EVEREADY® MAGNETICA

● Interruptor con poderoso imán. Patente mundial exclusiva de "Eveready". ● Se aferra firmemente a los metales ferrosos. ● Tubo de bronce niquelado y cromado, inalterable. ● Capuchón de plástico irrompible. ● Ideal para el coche, el camión, el taller, el hogar, el campo.

Fabricada por EVEREADY S. A. I. C. bajo licencia de Union Carbide Corp., U. S. A.

https://argentoteca.blogspot.com



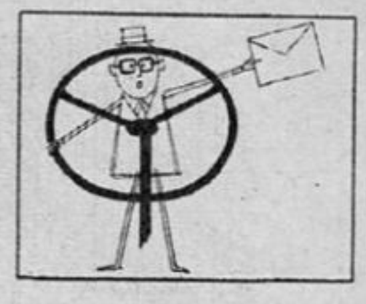
el ritmo
de hoy es el
ritmo de
ELECTION

En su
INVARIABLE
exactitud
está su
INIGUALABLE
garantía

relojes
ELECTION
antimagnéticos
de fama mundial

23

Correo Parabrisas



COSAS DE OPEL

Tengo un Opel Record 1957 y necesitaría un manual y saber dónde puedo conseguir repuestos...
M. A., Santa Fe.

Por manuales consulte a Mario Vagani, Cangallo 3045, Buenos Aires; por repuestos, a Goicoechea Hermanos, Viamonte 1500, o CEIBO S. A., Rodríguez Peña 382, 6º, Cap. Fed.

PUERTAS Y PRECIOS

¿Por qué existen aún coches con puertas que se abren en sentido contrario a lo que indica el sentido común? Un amigo mío casi se mata por abrírsele una puerta...

R. Este aspecto se está solucionando en los coches nuevos. Por de pronto, nunca debe viajarse en un auto sin tener colocada la traba del picaporte.

¿Cuándo vamos a saber la verdad sobre el costo real de los coches argentinos? No es posible realizar un análisis de, por ejemplo, tres coches nacionales? Así sabríamos quién tiene la culpa de que los coches argentinos cuesten dos o tres veces más que lo que valen en el mercado internacional...

R. En PARABRISAS 44 apareció un artículo que en parte contesta sus preguntas. Los otros datos son difíciles por no decir imposibles, de conseguir.
AMIGO DE PARABRISAS, Rosario.

TEMPERATURA

Tengo un Renault Dauphine que recalienta en ruta en forma persistente, por más que he efectuado innumerables ajustes en taller, como limpieza del radiador, extracción del termostato, calibración del encendido, etc. Recalienta cuando voy en tercera, pero si pongo la segunda, el motor refrigera mejor y puedo seguir en ruta...
H. Q., Ciudadela, P.B.A.

Eso indica en forma patente que usted anda demasiado despacio. Eleve su velocidad de crucero en ruta y el problema desaparecerá de inmediato.

DE SOTO 41

Necesito datos de un De Soto '41...
V. E. C., Avellaneda.

Los que tenemos son éstos: 6 cilindros, 3" 3/8 × 4" 1/4", 3,75 litros de cilindrada, bujías Auto Lite A7, o equivalentes, electrodos a 0,025", válvulas a 0,008" (admisión) y 0,010" (escape) en caliente, platinos a 0,025. Presión de compresión 120 libras.

MORRIS OCHO

1) ¿Cuántos HP tiene el Morris 8, y qué cilindrada?

R. La cilindrada es de 918 c.c., y si bien no tenemos el dato exacto de la potencia, estimamos que ésta es de unos 25 HP.

2) ¿Cuántos cilindros y cuántas marchas tiene?

R. 4 y 4, respectivamente.

3) ¿Tienen datos para la puesta a punto?

R. Válvulas 0,017" (admisión y escape) en caliente. Bujías a 0,5 mm. Platinos a 0,3 mm. Bujías marca Champion L. 10.

4) ¿Dónde puedo conseguir repuestos para este coche?

R. Es sumamente difícil. Unicamente podemos recomendarle que consulte con Arnelli y C.a., Cabildo 832, Capital Federal. Nos comunican que los precios de esta casa son muy elevados, pero no hay otra gente que se dedique específicamente a repuestos de coches ingleses.
J. F., Capital.

DIFERENCIAS CITROENIANAS

1) ¿Entre el Isard, el De Carlo, y el Citroën 2CV, cuál es el más veloz?

R. Según nuestra serie de Road Test, el De Carlo, con 117,8 km/hora.

2) ¿Qué dirección tiene la fábrica Citroën en Francia?

R. S. A. André Citroën, 133, Quai André Citroën, Paris.

3) ¿Cuántos kilómetros puedo hacer con 20 litros en ciudad y en carretera?

R. La unidad testeada por PARABRISAS rindió 16 5 km/litro en ciudad y 19 km/litro en carretera.

4) ¿Tiene diferencia con el DS-19?

R. Completas y totales. No hay ningún punto de semejanza entre los dos coches.
UN LECTOR DE PARABRISAS, Rosario.

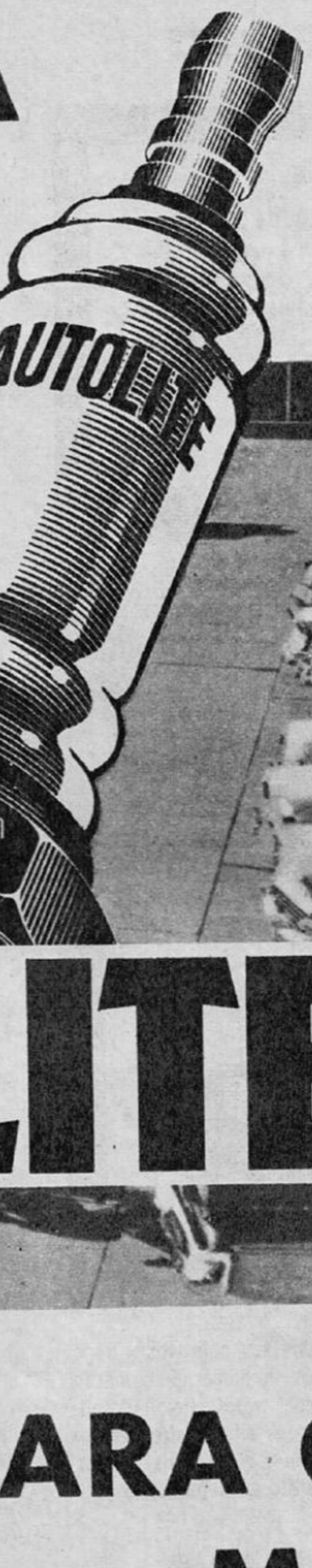
PREGUNTAS REGULARES

¿Cuál es el mejor coche argentino para regularidad? ¿Tiene muchos adeptos esta categoría en nuestro país? ¿Qué marca de coches corren los mejores regularistas del país?
UN CORDOBÉS UNIONISTA, Morón, P.B.A.

La gran ventaja de esta categoría —que cuenta con innumerables adeptos tanto en la Capital como en el interior— es que no necesita ningún tipo especial de automóvil, ni hay

https://argentoteca.blogspot.com

SIEMPRE HAY UNA BUJIA



AUTOLITE®

PARA CADA MODELO

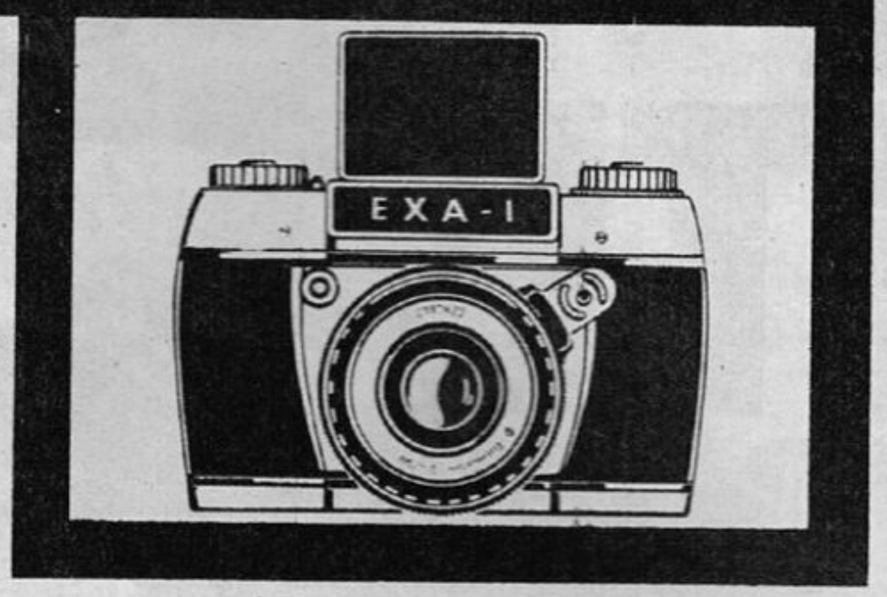
FABRICADOS EN ARGENTINA POR: **PRATI-VAZQUEZ IGLESIAS S.A.** BAJO LICENCIA FORD MOTOR COMPANY

https://argentoteca.blogspot.com

Tres cámaras pero un sólo sistema

EXAKTA Varex IIb
24 x 36 mm.
El modelo cumbre para las máximas exigencias

EXA IIa
24 x 36 mm.
La cámara para todo uso y de optimo rendimiento



EXA I
24 x 36 mm.
La cámara de éxito para el aficionado

El sistema EXAKTA permite usar todos sus objetivos y accesorios con cualquiera de estos tres modelos de cámaras. Esta ventaja económica y técnica beneficia al aficionado que comienza con una cámara sencilla, pues sin mayores gastos puede evolucionar hacia los modelos más elaborados, conservando su primera cámara como aparato suplementario.

Con más de 25 objetivos de alta calidad de Jena Görlitz: desde el super gran-angular de 20 mm. hasta el teleobjetivo a espejo de 1000 mm. que desde 20 mm. hasta 180 mm. se fabrican con diafragma totalmente automático.

EXA
EXAKTA
Varex

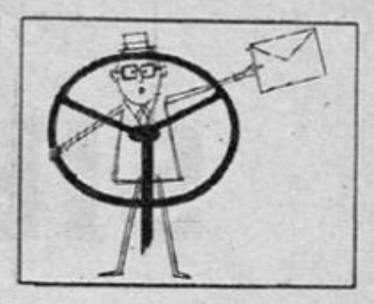
Distribuidor exclusivo para la República Argentina:

FOTOVOLT

LAVALLE 465 6º Piso Tel. 31-4802 - Buenos Aires

ALDABA

Correo Parabrisas



marcas más favorecidas que otras. Los buenos regularistas corren con todo tipo de coche, ya que el medio mecánico apenas influye (se supone que el coche debe andar bien...)

CHEVROLETICAS

1) ¿Qué dirección tiene Chevrolet en EE. UU.?

¿Cómo se logra la mayor cilindrada en los Chevrolet de T. C.? El reglamento de la categoría, ¿exige que el grupo motor-caja sea del mismo año que la carrocería y chasis?

R. Chevrolet Motor Division, General Motors Corporation, Detroit, Mich. La cilindrada mayor de los Chevrolet T. C. se logra rectificando el motor al máximo. Los reglamentos exigen que carrocería, chasis, caja y motor sean de la misma marca, no necesariamente del mismo modelo.

2) Felicitaciones por ¿Es peligrosa la velocidad? Estamos muy de acuerdo y opinamos que ningún automovilista debe dejar de leerlo.

R. Ojalá.

3) ¿Por qué no publican los días que efectúan los Road Test así cualquiera puede ir a aprender? ¿O si no, por qué no lo hacen los días que hay libre acceso?

R. Los test de Autódromo siempre se efectúan en fechas resueltas de común acuerdo con la fábrica y siempre a último momento. No vamos los días en que está libre el Autódromo, precisamente, por no ocupar la pista cuando hay tanta gente con ganas de "dar vueltas".

4) Cuando hicieron el Road Test del 404 dijeron que evidentemente no era un auto para carreras, pero, sin embargo, en el G. P. de Turismo Mejorado fue el de mejor actuación, considerando su cilindrada...

R. No es un auto de carrera, sino un muy confortable sedán de turismo. Si con adecuada preparación rinde óptimos resultados en carrera, eso habla de su calidad y sus cualidades de manejo. Decir que "fue el de mejor actuación considerando su cilindrada" es entrar en un terreno peligrosamente subjetivo. Dicho sea sin desmerecer la brillante actuación que siempre han tenido los Peugeot en las carreras de T. M.

P. K., P. L. T., San Justo, P.B.A.

JEEP WILLYS

Tengo un jeep '47. Según el mecánico hay que encamisar. ¿Vale la pena hacerlo? ¿Quedará bien el motor? ¿Quisiera cambiarle la relación piñón-corona. ¿Es factible? ¿Es peligroso? ¿Se consigue igual velocidad que con piñón-corona original?

¿Hay alguna forma de eliminar el molesto "shimmy"? ¿Tienen detalles de este Jeep?

R. Un Jeep vale alrededor de 100.000 pesos. Haga que su mecánico le prepare un presupuesto por el arreglo, y entonces usted podrá decidir si el trabajo vale o no la pena. O si puede vender el auto y comprarse otra cosa con esa plata más lo que le costaría la reparación. No tiene por qué no quedar bien el trabajo si está bien hecho. Depende no solamente de su mecánico sino del taller de rectificación a quien éste le encargue el trabajo.

Si cambia la relación piñón-corona lo hará en favor de una que le brindará mayor velocidad a costa de menos pique. En ese caso, también el consumo mejorará. La operación puede ser perfectamente factible, pero no tenemos el dato de qué juego piñón-corona pueda usarse para reemplazar el original de Jeep. ¿Algún lector puede ayudarnos?

Para eliminar "shimmy" solamente podemos aconsejarle que haga alinear la dirección, eliminando juegos donde los hubiere, balancear ruedas, etc. No tenemos datos de fábrica completos del Jeep.

CIRCULO SUNBEAM ARGENTINO

Hemos formado un Club de Motos Sunbeam, denominado Círculo Sunbeam Argentino, cuya finalidad es ayudarnos mutuamente y solucionar problemas mecánicos, ya que hay pocos repuestos en plaza y tampoco se fabrica más esta moto... Además, hacemos reuniones y viajes (hay ya uno efectuado a San Carlos de Bariloche). Nos reunimos el primer domingo de cada mes... Los que tienen una moto Sunbeam, pueden dirigirse a Círculo Sunbeam Argentino, Perdriel 122, Dto. 6 C, Capital (escribir, por favor), o por teléfono a 26-7780.

J. M. G., Buenos Aires.

Correspondencia directamente a estos buenos amigos, a quienes les deseamos el mayor de los éxitos.

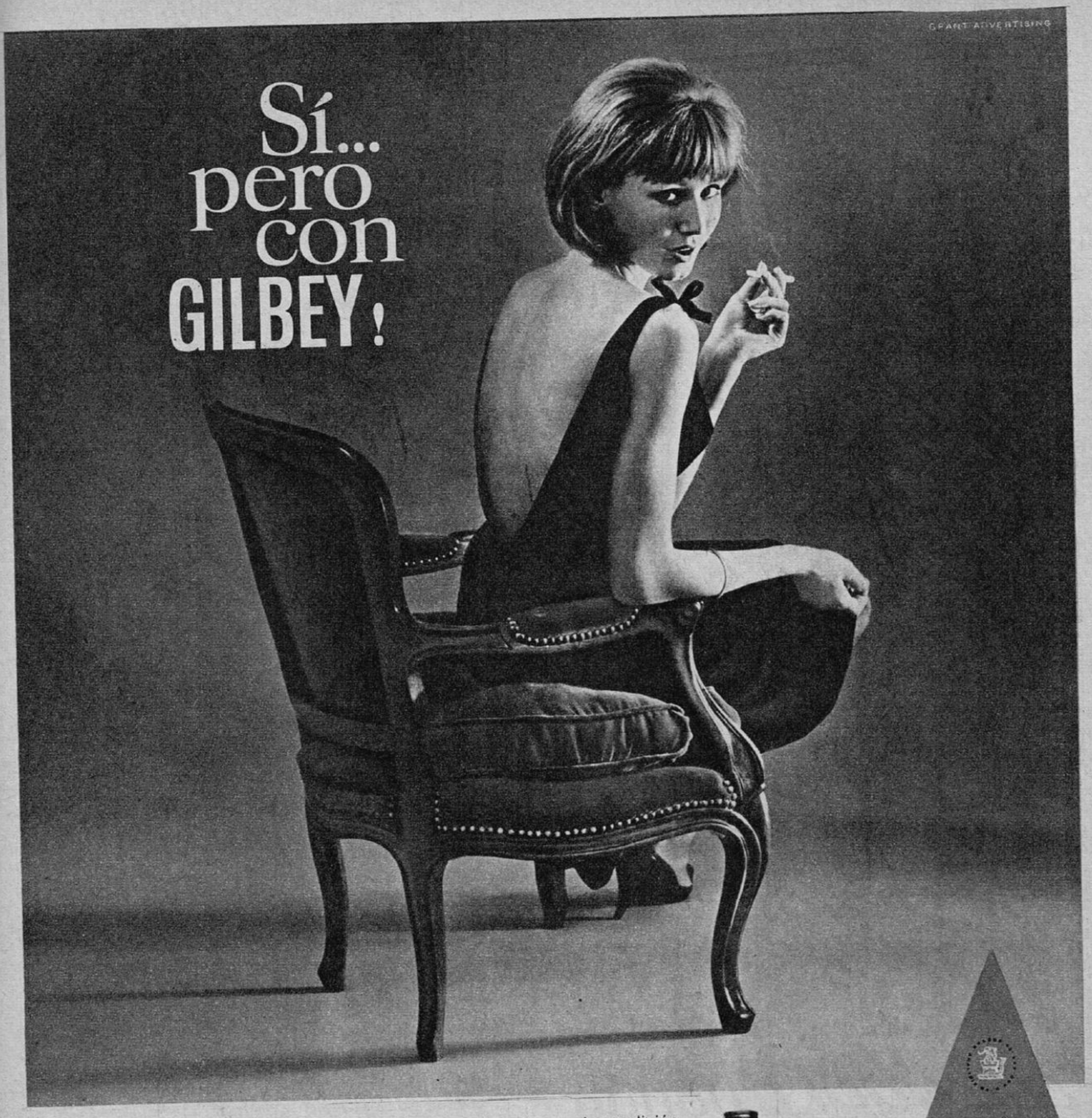
CUMPLIDOS Y SUGERENCIAS

Vengo siguiendo vuestra trayectoria desde el Nº 1, y he observado errores de redacción técnica, fotografías, etc., que fueron inmediatamente censurados por lectores, ignorantes

https://argentoteca.blogspot.com

GRANT ADVERTISING

Sí... pero con GILBEY!



El "si" de una dama es siempre un "si" condicionado... En este caso la condición no podría ser más justa. Ella no ignora que la condición esencial de un buen cocktail, es batirse o mezclarse bien con GIN GILBEY...
GILBEY... es el nombre propio del GIN. Y ya se tome con **Jugos de fruta, bebidas sin alcohol o en cocktails,** GILBEY es siempre el **principio y gin** de una excelente combinación.
GILBEY: tradición en gin auténtico, de auténtico sabor inglés, es el gin preferido en 28 países...

GILBEY

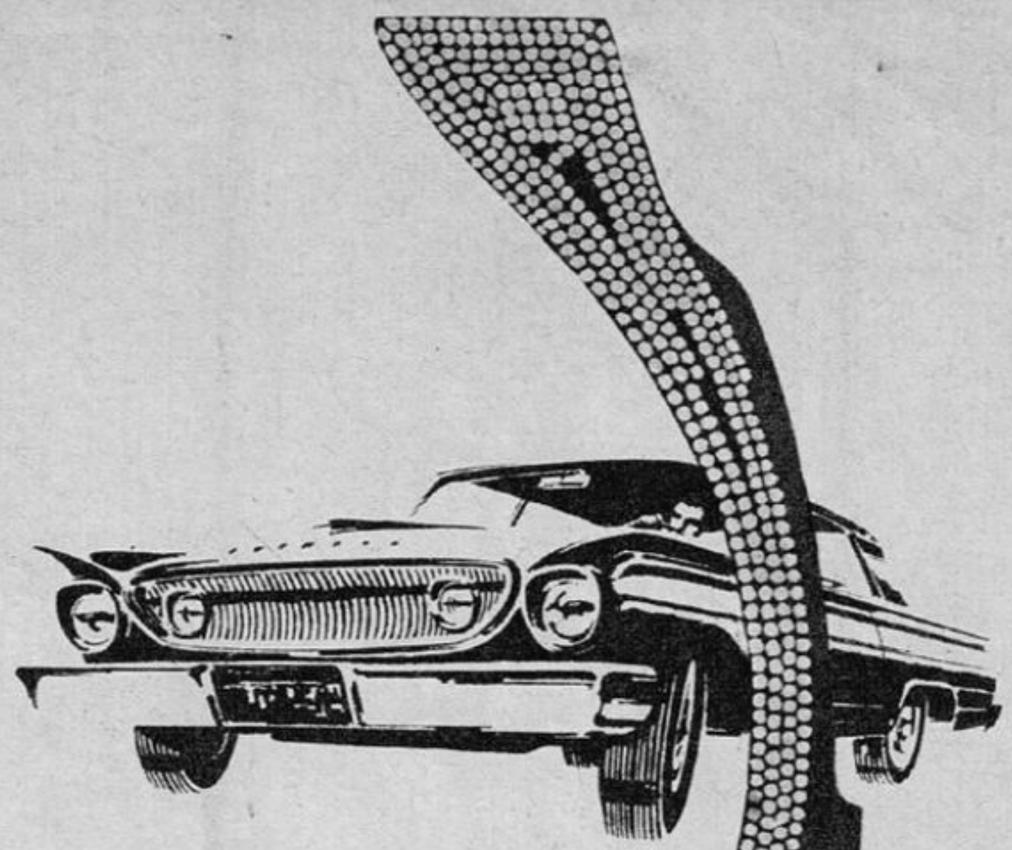
EL GIN INTERNACIONAL PRESENTADO POR

S.A. FRANCESCO CINZANO & CIA. LTDA.

Solicite gratuitamente Recetario Cocktails a: Cinzano, Sección C - Cangallo 2933 - Capital

PARABRISAS ⊙ 19

https://argentoteca.blogspot.com



DOBLE APOYO

El revolucionario diseño del JET-AIR, único en el país, idéntico al último modelo de EE.UU., le brinda un apoyo doble, aumentando sensacionalmente su estabilidad. Por otra parte, JET-AIR, ahora realzado en su señorial apariencia por la modernísima **banda blanca angosta,** está fabricado con Duragen* importado de EE.UU. y con una especial construcción amortiguadora de golpes que le proporciona una absorción total de los desniveles del pavimento

DOBLE BANDA = DOBLE KILOMETRAJE

Este diseño de avanzada distribuye el peso de la carga sobre dos puntos de contacto con el piso, asegurando así menor desgaste y mayor seguridad. Además, la cámara de aire que se forma entre las dos bandas proporciona un constante enfriamiento que le brinda al JET-AIR una vida útil incomparablemente más larga!

¡Doble para su seguridad!

JET-AIR

con DOBLE banda de rodamiento

NEUMATICOS GENERAL

con audacia de futuro!

* Compuesto de Caucho Especial exclusivo de GENERAL

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

de la magnitud que representa vuestra obra. La misma es excelente y dichos errores son el pago por derecho de piso y experiencia que ustedes habrán obtenido y archivado en nuestra memoria. No se amilanen; dichas cartas son el silbido de los ignorantes ante el éxito que surge...

Ustedes están casi en la cúspide...; es hora que traten de solidificar sus bases. Como amigo y lector aconsejo lo siguiente:

a) No continuar con notas sobre carreras automovilísticas, tanto T.C. como T.M.

b) Sí enfocar modificaciones ya ensayadas para mejorar el rendimiento de autos nuevos como usados; dichas modificaciones pueden ser las de T.C. y T.M.

c) Tratar de organizar un "Club de Parabrisas" para concertar carreras de regularidad, consejos técnicos, etc., descuentos en firmas comerciales, etc.

d) Instruir a conductores sobre manejo en caminos barrosos y anegados, como también la forma de atravesar zonas rurales.

e) Técnica para la compra de un automóvil usado.

Aprovecho vuestra bondad lectiva para saludar al compañero de Escuela Industrial de la Nación, de San Isidro, señor Guillermo Mártire (si es él...) J. D. B., Boulogne-sur-Mer, P. B. A.

Le quedamos muy agradecidos por su conceptuosa carta. Los errores que han aparecido en PARABRISAS con una frecuencia no muy grande pero que nosotros de toda forma deploramos, no son en su mayoría originados en esta Redacción. De todos modos, estamos de acuerdo en que es un problema *nuestro* y no de los lectores.

De sus útiles sugerencias comentamos lo siguiente: *Deportes:* le interesan a mucha gente. Por cada carta que recibimos pidiendo su supresión, nos llegan diez pidiendo le demos más espacio. Nosotros tratamos de armonizar todos los factores en juego. *Preparación de coches:* nos abocaremos a ello cuando haya tiempo. La inquietud ya está planificada. *Club:* el problema es el tiempo para organizar. La idea es vieja y nos sigue gustando. *Manejo:* hemos publicado, y seguiremos publicando, notas sobre conducción en condiciones "no pavimentadas". *Auto usado:* está a publicarse una nota precisamente sobre este tema.

"Nuestro" inefable Willy Mártire nunca fue a esa escuela, así que no es el mismo que fue compañero suyo. De todos modos, la Redacción en pleno le retribuye esos saludos.

ESCUDERIA

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. para informarles de la creación de una nueva escudería en el partido de Vicente López.

El nombre es "Escudería Argentina de Automóviles Standard", EAAS, y la sede se encuentra emplazada en Tapiales 1281, Vte. López. Horario de atención, 16 a 20 hs., lunes a viernes.

CARLOS CASTOSA, V. López, PBA

Dirigirse a la entidad directamente.

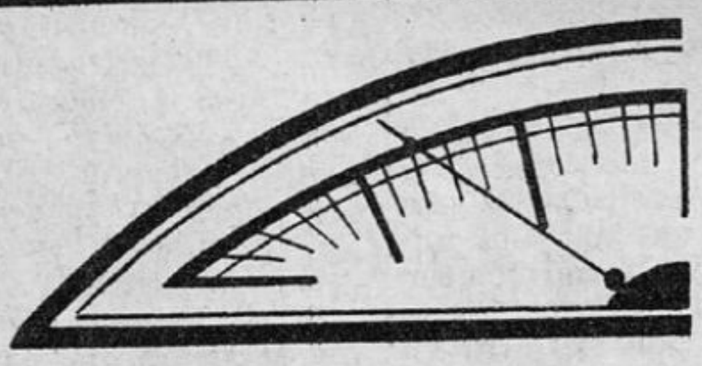
CRITICAS

Como ferviente lector llego a Uds. para exponerles los siguientes puntos:

1) Suplemento de turismo: *Diez puntos por su presentación y lo completo de su contenido..., pero ¿no hay una forma más práctica de encuadernarlos? Actualmente hay que romper abundantes uñas venciendo las grampitas que lo unen a la revista "grande"...*

R. — La técnica de impresión de una revista que tira casi 100 mil ejemplares, como PARABRISAS, no permite que nos apartemos de ciertas soluciones muy definidas. Sin embargo, no hemos tenido críticas hasta ahora.

2) Fiat 1100 '62, 55 HP, 5.200 rpm, 7,8 a 1 de compresión: *¿Puede andar en "oltre 130", como dice la fábrica? Debe andar más que el que ustedes testearon (48 HP, 4.800 rpm, 7,1 de compresión). ¿Puede crucerearse a 100/110? ¿Es más veloz que el Di Tella? Opino que es una lástima que se haya descontinuado su producción,*



S.I.A.P.

(Sociedad Industrial Aparatos de Precisión S.A.I.C.)

TIENE EL AGRADO DE DEMOSTRAR PUBLICAMENTE SU GRATITUD PARA CON LOS DEPARTAMENTOS TECNICOS, DE INGENIERIA, LABORATORIOS Y SECCIONES DE CONTROL DE CALIDAD DE LAS SIGUIENTES EMPRESAS:

CITROEN ARG. S.A.I.C.
FIAT ARGENTINA S.A.C.I.F.
FIAT SOMECA CONCORD S.A.I.C.
FORD MOTOR ARGENTINA S.A.
GENERAL MOTORS ARGENTINA S.A.
GILERA ARGENTINA S.A.C.I.
ISARD ARGENTINA S.A.
SIAMBRETTA S.A.I.C.
SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A.

Los cuales con su apoyo y colaboración han permitido a nuestra firma llegar al actual nivel técnico y productivo en la fabricación de la línea completa de instrumental para el automotor (patentado en la Rep. Argentina)

VELOCIMETROS - ODOMETROS - CUENTA REVOLUCIONES MECANICOS - INDICADORES DE COMBUSTIBLE TERMOMAGNETICOS Y BIMETALICOS - INDICADORES DE TEMPERATURA TERMOMAGNETICOS Y BIMETALICOS - TRANSMISORES DE TEMPERATURA - PORTALAMPARAS - INDICADORES OPTICOS - TABLEROS DE INSTRUMENTAL COMPLETOS - VELOCIMETROS PARA MOTOCICLETAS Y MOTONETAS

SIAP S.A.I.C. Fábrica y Oficinas: Camino Gral. Belgrano esq. 514 - T.E. 8-4126 LA PLATA
En Cap. Fed.: Perú 375 - 5° Piso T.E. 33-6426

https://argentoteca.blogspot.com

ajusta
su motor
MOTALOY
mientras Ud. maneja

- Descarboniza y da plena compresión
- Remetaliza cilindros y pistones
- Reajusta a nuevo los cilindros, aros y válvulas
- Economiza aceite y combustible

monroe

IMPORTADO DE EE. UU.

En venta en las principales casas del ramo y en
Cía. DISTRIBUIDORA AUTOMOTRIZ S. A. C. I.
Representantes exclusivos.

Bmé. Mitre 559 T. E. 30-3100/5100

AROS DE PISTON

RECIEN RECIBIDOS

MARCA Ate

INDUSTRIA ALEMANA

Para MERCEDES BENZ, DKW, RENAULT, PERKINS, PEUGEOT, FIAT, SCANIA-VABIS, DI TELLA, y casi todos los automotores europeos.

SUMUM

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS
AUTORIESS S.R.L.
VIAMONTE 1343 Bs. As. T.E. 41-6892

Correo Parabrisas

aunque por otra parte si los precios del 1100 y del 1500 fueran muy parecidos, ¿quién compraría el 1100?

R. — Nosotros no testeamos el 1100 de 55 HP, pero las afirmaciones de la fábrica Fiat sobre velocidad máxima de sus coches, siempre han sido dignas de crédito (cosa que no puede decirse de todas las fábricas del mundo, por cierto...). No nos parece difícil que el 1100 de 55 caballos alcance 130, y si fuera así correría un poquito más que el Di Tella, cuya velocidad máxima, en muy buen estado, es del orden de los 125 km/hora. El Fiat SI puede crucerearse a 100/110. Nosotros también pensamos que es una lástima que se haya descontinuado su producción, pero evidentemente la Fiat argentina debe haber tenido importantes razones (probablemente de racionalización de producción). Ninguna fábrica está dispuesta a perder clientes gratuitamente...

3) En diciembre, al efectuarle un "service" a mi 1100, le quitaron el termostato, porque "con el calor que hace en nuestros veranos, no es necesario...". Esto, en contra de mi opinión y, si mal no creo, la física me respalda. ¿Quién tiene razón, ellos o yo?

R. — Usted, ya que nosotros muchas veces hemos dejado sentada nuestra posición: el termostato debe quedar. Los mecánicos de escasa formación son adictos a quitarlo, pero parecen olvidarse que funcionan cuando el motor está frío y no cuando está caliente. Siendo que el 1100 no tiende a recalentar, y aunque lo hiciera el termostato no tendría la culpa si anduviera bien, sacarlo es ridículo y el único efecto que puede tener es de acortar la vida del motor en varios miles de kilómetros.

4) Road Test del 1500: *Creo que omitieron algunos detalles: los asientos delanteros reclinables hasta la horizontalidad, faro de "retromarcia", mando hidráulico del embrague, apertura hacia adelante del capot, traba de dirección en unidad con la llave de encendido (el "Aquí Está" del 1300/1500 dice "no tiene")... Tienen razón al observar que las bandejas debajo del tablero son "pobrecitas"... En el Road Test del Di Tella exaltan Uds. las "dos amplias bandejas, utilísimas y muy inglesas...", pero sin reparar en que son tanto o más abominables que las del Fiat 1500. Eso indicaría que se ha agudizado vuestro sentido de observación y de crítica...*

R. — Un automóvil tiene tantos detalles que no todos pueden incorporarse a un Road Test. De todos modos los que Ud. señala son en general importantes y deberían haber sido incluidos. Los datos para la presentación fueron suministrados por Fiat. No es que se haya agudizado nuestra capacidad crítica (aunque suponemos que esa agudización es una consecuencia lógica de nuestra experiencia acumulada) en lo de las bandejas; nos gustaron las del Di Tella más que las del Fiat, aunque en distintos períodos de tiempo y sin hacer, por lo tanto, una confrontación directa.

5) Para "Un Mendocino", CORREO PARABRISAS 42 puedo indicarle que AUTORAMA (Italia) testeó un Renault R.8 obteniendo una velocidad-promedio, en varias pasadas, de 134,6 km/hora. En las marchas, 42 en 1ª, 70 en 2ª y 105 en 3ª.

R. — Muy agradecido (el mendocino).

6) ¿Por qué no publican artículos sobre "conducción deportiva", cuyas virtudes siempre exaltan? Habría que explicar cómo hacer rebajes sin destrozar la caja, cómo tomar curvas a alta velocidad, etc. A mí me gusta andar ligero, pero comprendo que hay que saber hacerlo, si no, como dicen Uds., ¡suflún! ¡crash!

R. — Estamos en eso. Pronto se publicará una nota sobre cómo tomar curvas a velocidad. Los otros temas se irán tratando progresivamente.

O. E. M., Gral. Roca, Córdoba.

FIATS

1) ¿Pueden darme datos técnicos del Fiat 1200 y el 2300?

R. — El 1200, cuya producción se ha descontinuado hace varios años tiene las siguientes características: 4 cilindros, 72 x 75 mm, 1.221 c.c., 58 CV, compresión 8,25 a 1. Por norma SAE los HP son 63. La caja tiene cuatro velocidades con todas, menos la primera, sincronizadas. El rodado es 5.20 x 14.

En su versión más reciente, el 2300 tiene 6 cilindros, 78 x 79,5 mm, 2.279 c.c., 105 CV por norma CUNA (parecida a DIN) y 117 SAE cuatro marchas; rodado 6.40 x 14.

2) ¿Tienen la dirección de British Motor Corporation?

R. — Escriba a Cowley, Oxford, Inglaterra.

M. J. B., La Falda, Córdoba.

https://argentoteca.blogspot.com

M. J. PUBLICITARIA

REMOLQUE
A CUALQUIER HORA EN TODO LUGAR

REMOLCAR

LLAME A
67-9316
UNIDADES EQUIPADAS CON RADIOTELEFONO

REMOLCAR
el remolque más seguro
y más rápido en llegar

LUIS BELAUSTEGUI 3840 - CAPITAL

https://argentoteca.blogspot.com

"Demasiados códigos para un solo caos"

Unica solución contra la actual anarquía: respetar en todo el país el Reglamento General de Tránsito (ley 13.893)

Si usted es un automovilista consciente, cuidadoso del buen cumplimiento de los reglamentos de tránsito, tendrá sin duda muchas dificultades cada vez que desee emprender una gira turística por el interior del país. Lo imaginamos, en su afán legalista (que no es más que la sana intención de "evitar complicaciones"), sumergido en el sesudo estudio de tantas disposiciones, códigos y decretos reglamentarios como municipios y provincias encontrará en su ruta. Esto desde luego lleva tiempo, de modo que el curso intensivo comienza por lo general dos meses antes de emprender el viaje (suponiendo que haya podido conseguir copias de los códigos, tarea de por sí bastante espinosa). Por fin, llega el día. Y como usted es también un hombre precavido, carga junto con el equipaje todo el papelerío de sus desvelos, por las dudas...

La ruta suele ser vista como una cinta de cemento o asfalto, como una cuerda de enlace, como un medio de acercamiento entre los pueblos; pero a nadie se le ocurrió que la ruta, como la calle de bajo fondo ciudadano, es también una escuela donde hay mucho que aprender. Allí las teorías se hacen trizas contra la realidad, sobre todo si ésta asume las formas rectangulares y uniformadas de un agente de la policía caminera. La primera lección puede enseñarnos que en la provincia de Buenos Aires, a diferencia de la Capital Federal, no se puede manejar un automóvil ajeno sin el debido permiso del dueño, confeccionado ante la autoridad pertinente. Claro, como en realidad no estamos muy lejos del punto de partida, podemos regresar, meter a nuestro cuñado en el auto (que fue el que nos lo prestó) y salir en busca de la autoridad pertinente. Finalmente, salvados los sellados, horarios y colas del caso, partimos con dos días de retraso. Y nuevamente el puesto caminero, que puede estar allí no más, a la salida de la General Paz. Ahora se trata de las balizas. Llevamos una moderna, con luces rojas, verdes y blancas, titilantes o fijas; pero tiene un inconveniente: funciona a pilas, y la que el reglamento establece debe ser a kerosene. Regresamos por las balizas, perdemos unas horas y, ufanos, pasamos a mostrárselas al agente.

—¿Y los fósforos?

—¿Para qué?

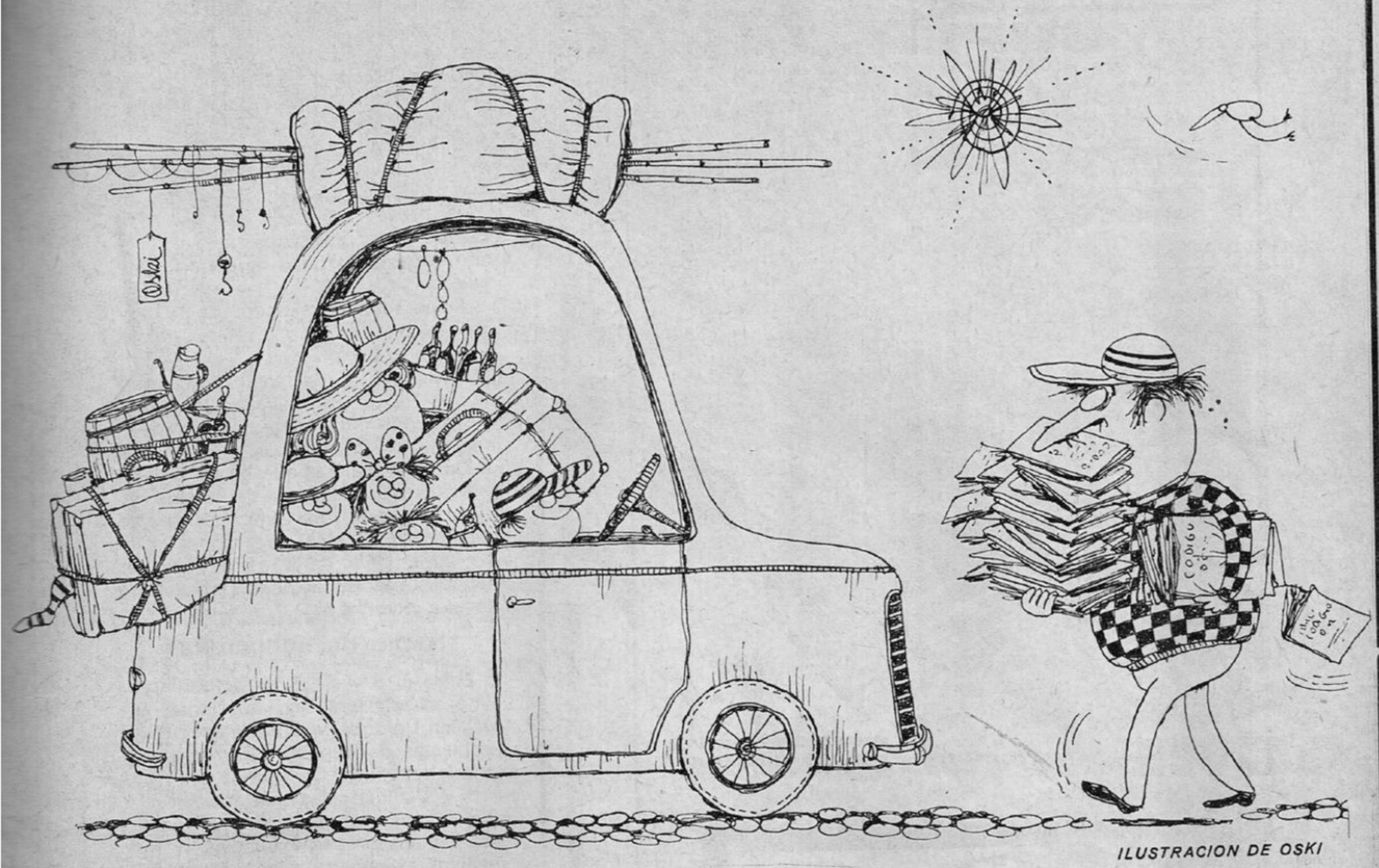
—Para encender las balizas, por supuesto.

Corremos a un quiosco y compramos una cajita, pues nuestro argumento del encendedor no convence.

—Esos no sirven. Son de madera y el reglamento explica bien claro que deben ser de cera...

Aquí estallamos. Sacamos del baúl todos los códigos y reglamentos y le pedimos al buen señor uniformado que nos señale dónde dice eso de las

https://argentoteca.blogspot.com



ILUSTRACION DE OSKI

balizas, los fósforos, el permiso del dueño y demás etcéteras. Nos enteramos entonces que existe una nueva reglamentación que no ha sido publicada oficialmente, pero de la cual han dado cuenta los periódicos.

—¿Y el extintor de incendios?

—Pero si el código de la provincia (ley 5.800) aclara que el extintor es obligatorio para vehículos de más de siete pasajeros...

La protesta es inútil. Hay una nueva reglamentación, y además algunas interpretaciones que deben ser tenidas en cuenta.

Aquí el viajero se desalienta, regresa y con muy malos modos le devuelve el auto a su cuñado. Y con este acto, aparentemente desconsiderado y negativo, se salva sin saberlo de una serie de inconvenientes más. Calcúlese: una caminera en cada entrada y salida de provincia o ciudad importante, además de las que están diseminadas en la ruta, que le reclamará según su propio código por las luces de posición, luces traseras, bocina, velocidades tope, estacionamiento o no en la banquina, limpieza de las chapas, altura de los paragolpes, los espejos retroscópicos, el freno de mano, las luces o señales de giro, nuevamente las famosas balizas y el no menos famoso permiso del dueño, que puede sorprendernos a mil kilómetros del punto de partida...

Y eso no termina con las obligaciones del conductor o del vehículo. También están los carteles señalizadores. Hace poco descubrimos uno en Córdoba verdaderamente interesante, hecho por un artista, sin dudas. En vez de lo convencional para cruces de vías férreas, han colocado un enorme cartel donde se ve el perfil de una locomotora hecho con círculos de varios colores. Un cuadro digno de algún famoso pintor concreto. Los automovilistas frenan para admirarlo, muchos sin entender de qué se trata, con el inconveniente de que algunos detienen su vehículo sobre las mismas vías del ferrocarril... Esto, claro está, es un ejemplo entre mil; peores son los casos en que no hay ninguna señal, ni siquiera la artística locomotora de los redondeles.

A esta altura de los acontecimientos, sería de sugerir, para estar a tono con el resto, que las rutas no se midieran por kilómetros, sino por número de reglamentos o códigos. Así se podría indicar con toda soltura: "Vea, cuando llegue a la altura de la ley Chiquicientos, doble por el reglamento Dos-Tres, inciso J, recorra unos 14 capítulos del código Nomeolvides Tres-X y habrá llegado sin inconvenientes a Carmen de Areco...

NO TODO ESTA PERDIDO

El mal no es tan grande ni irremediable, si pensamos que la solución ya fue encontrada; solo falta po-

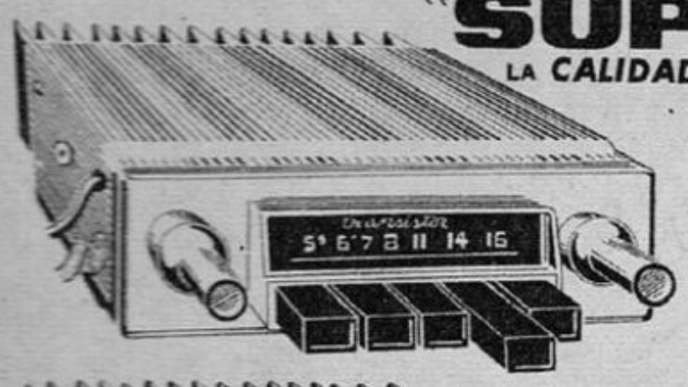
https://argentoteca.blogspot.com

PRIMERA Y UNICA GRAN FABRICA QUE PRESENTA LA LINEA COMPLETA DE

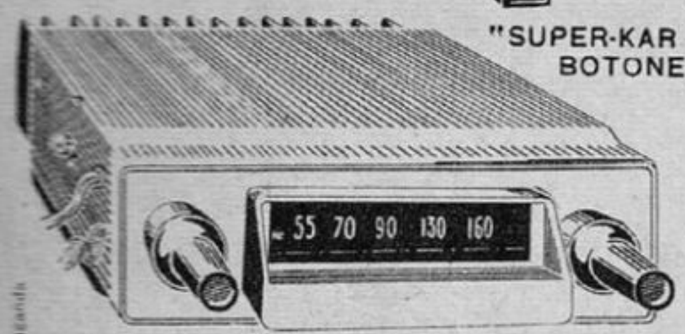
RADIOS PARA AUTOS

"SUPER-KAR"

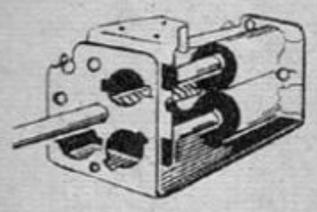
LA *CALIDAD* SE VE AL ABRIR LA CAJA



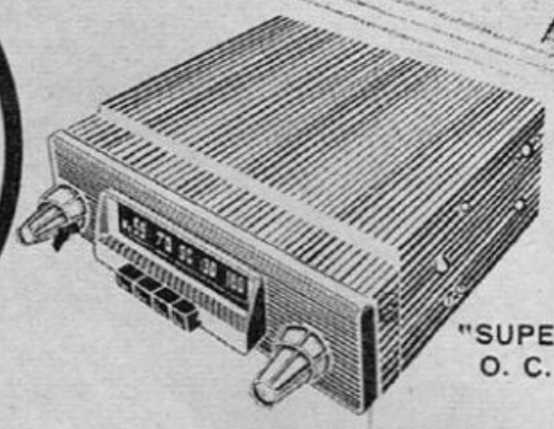
"SUPER-KAR 73"
BOTONERA



"SUPER-KAR 63"



SINTONIA A PERMEABILIDAD
"INDUVAR"



"SUPER-KAR 83"
O. C. y LARGA

ACHE ELECTRONICA

CHIVILCOY 929/31
TEL.: 67-6091, CAP.

repuestos para
automotores
ALEMANES
Amplio Surtido

PRODUCTOS **BOSCH**
VALVULAS nacionales e importadas
Regulador de voltaje **WEHRLE**

Horario continuo de 8 a 18 hs.

motorblock s.c.a.
Viamonte 1535/37 Tel. 44-4001 y 41-3572 Bs. As.

DEMASIADOS CODIGOS

nerla en práctica. Desde el año 1945 rige el "Reglamento General de Tránsito para los caminos y calles de la República Argentina", ley 13.893. Lo malo es que al mismo tiempo existen versiones modificadas de esa ley en cada provincia, aparte de las ordenanzas municipales que rigen el tránsito en toda ciudad importante del país.

Resultado: falta un criterio unificador, lo que permite las más caprichosas interpretaciones y el consiguiente desconcierto de los conductores, que se ven obligados a pagar abultadas multas por faltas que no figuran en ningún código accesible de tránsito.

Quizá el mal radique en un criterio federalista aplicado con demasiado celo, o tal vez la falla esté en el propio reglamento nacional, por no estar al día en materia de tránsito y no ser del todo preciso al definir el alcance de sus normas.

TIEMPO DE SOLUCIONES

Entre el 5 y el 13 de octubre próximo, se realizará una importante reunión en Córdoba, destinada a estudiar problemas de tránsito y carreteros de toda la república. Organizada por Tránsito y Vialidad Nacional, asistirán a ella, además de delegados provinciales, regionales y municipales, varios técnicos extranjeros especialmente invitados.

PARABRISAS considera que es una magnífica oportunidad para poner coto a esta anarquía, y sugiere que entre los objetivos de la reunión de Córdoba figure en muy primer término el logro de un acuerdo para **que se respete en todo el país la ley nacional de tránsito 13.893,** y que todas las leyes locales (provinciales y municipales) sobre problemas de tránsito, se adecúen al texto de dicha ley.

Paso seguido, es de carácter urgente la **actualización y debida reglamentación de la ley 13.893,** de modo de ponerla al nivel de las necesidades técnicas, económicas y humanas actuales. Esta ley debe convertirse en un verdadero manual de tránsito y una noble defensa para el conductor contra la improvisación punitiva de las autoridades policiales, las que a su vez pasarían a contar con una herramienta precisa para ordenar el tránsito en cada ruta o camino de la República.

A este último aspecto, la actualización de la ley nacional de tránsito, le dedicaremos un artículo de análisis crítico y exposición de sugerencias en el próximo número de PARABRISAS. *

https://argentoteca.blogspot.com

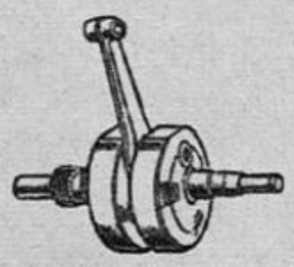
Publimarketing

este
símbolo

PROLONGA LA VIDA DE LOS MOTORES

Piezas vitales que conviene tratar con S-I en todo tipo de motor (automotores, aviones y barcos)

Cilindros



Cigüeñales de motos y micro-cupés

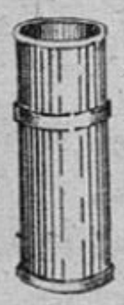
Engranajes de distribución

Arboles de levas

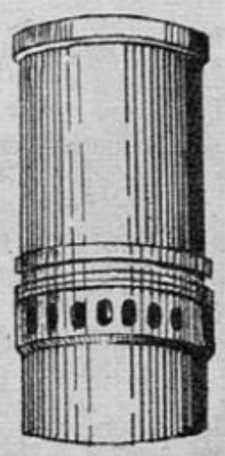
Cigüeñales de autos

Aros de pistón

Botadores



Ejes de balancín



Camisas de cilindros

Camisas de Diesel

Un día u otro, Ud. tendrá que enfrentar sorpresivos y costosos problemas de desgaste de piezas del motor, como: cigüeñal, árbol de levas, camisas de cilindros, aros de pistón, etc.

Evítese problemas, aplicando ya a las piezas vitales el revolucionario tratamiento termoquímico S-I (super-sulfinuzado), adoptado por corredores de carreras y empresas de transporte.

S-I brinda, además, las siguientes ventajas:

- Disminuye los desgastes, en proporción hasta de 16 a 1.
- Aumenta extraordinariamente la potencia del motor, elevando el pique y el rendimiento.
- Evita el peligroso recalentamiento del motor.
- Reduce asombrosamente el período de ablande en motores nuevos y rectificados (sólo una hora de marcha es suficiente).
- Suprime la posibilidad de "pegados" y "engranes" de pistones y aros.
- Disminuye considerablemente el peligro de fundir el motor, aumentando la vida de cojinetes, bancadas y levas.
- Economiza nafta y lubricantes. Dilata notablemente los períodos entre cargas y cambios de aceite y resta peligro al olvido de hacerlos.
- Elimina totalmente la necesidad de usar aditivos.

Si tiene que rectificar alguna pieza del motor, dígale al tallerista que le aplique el tratamiento **S-I**. En menos de 48 horas estará super-sulfinuzada.

Se aplica **S-I** a cigüeñales hasta de 3,40 mts. de largo

Condiciones especiales para talleres y rectificadores.

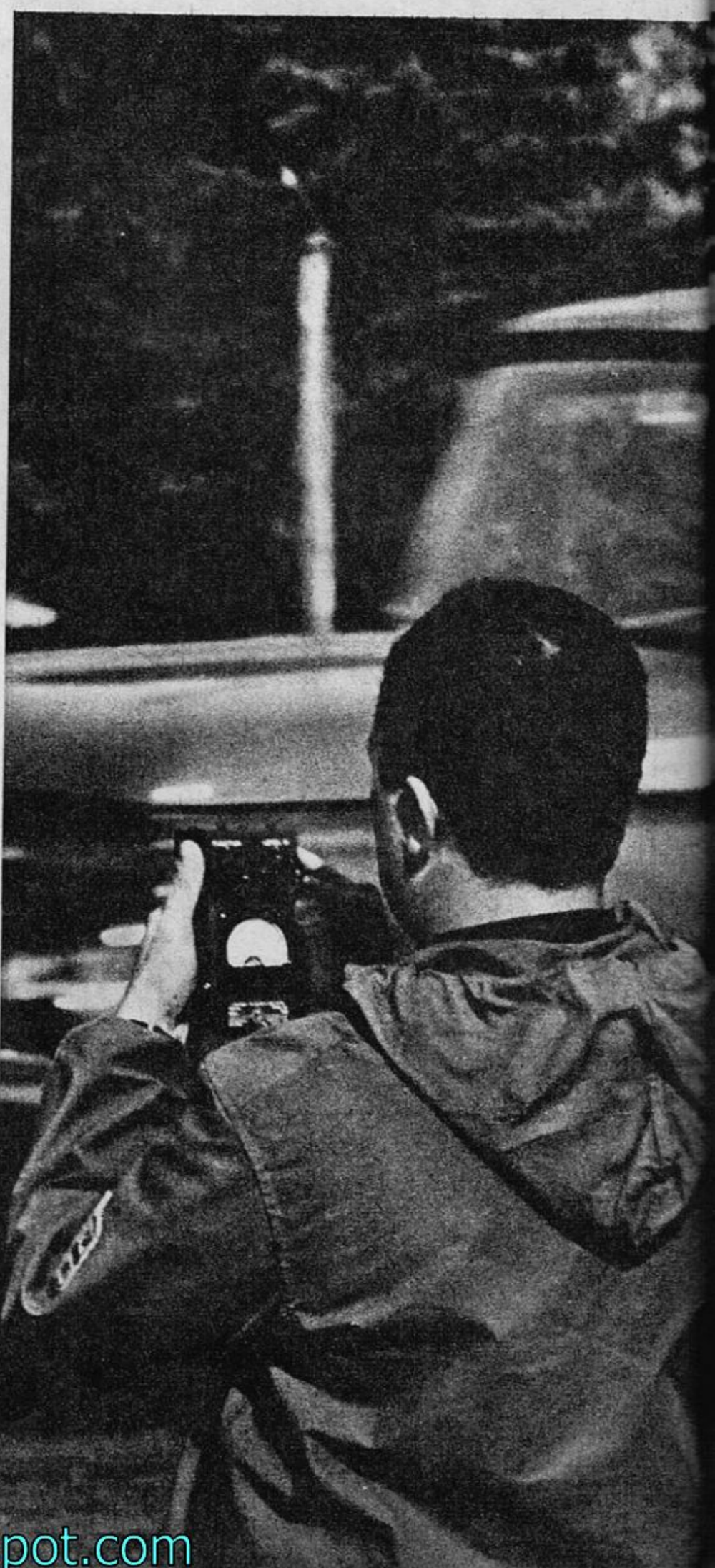
Descuento a socios del A. C. A.

Licencia exclusiva para la Argentina

SULFINUZ ARGENTINA S.A.I.C.

Administración y usina:
Montesquieu 495 (Alt. A. Alcorta 2800) - T.E. 91-1389/2815 - Bs. As.

https://argentoteca.blogspot.com

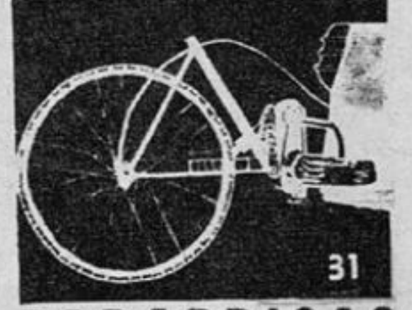


https://argentoteca.blogspot.com

ESTE ES EL 31 ROAD-TEST DE PARABRISAS

Hoy probamos la PICK-UP FORD F-100

ROAD TEST 31 PARABRISAS



Los modernos criterios de diseño, sobre todo en la industria, buscan complementar la funcionalidad del objeto con una forma agradable, por lo menos agradable para la época en que se trata. En diseño de camiones livianos y sus hermanos menores, las pick-up, esta teoría entró en vigencia recién en los últimos años, llevando la industria norteamericana el primer lugar en ese sentido.

Hoy, las pick-ups tienen que tener estilo, como principal argumento de venta. Que una pueda cargar mas que otra se compensa en "pinta". Es indudable que la F-100 entra dentro de esta categoría, con sus prestaciones casi de automóvil y con un diseño casi de camión.

Evidentemente, hay que acostumbrarse al vehículo. Para aquel individuo que nunca ha manejado una, la F-100 debe parecerle algo así como el Queen Mary, con su mismo andar y su misma facilidad de maniobra. Creemos que para un veterano camionero de altura, esta apreciación puede descender hasta la comparación con un "casi auto". Una pick-up no puede ser considerada exclusivamente como un camión liviano. Hoy andan tanto como los automóviles propiamente dichos, estacionan en los mismos lugares y no tienen prohibido el tránsito, salvo en uno o dos lugares de ciudades del interior del país, que con toda seguridad no están de acuerdo con la época.

Comenzamos por el principio, la entrada a la F-100. Es necesario escalar un poco, pero luego de ubicarse frente al volante, que sirve de gran ayuda para subir, el conductor se encuentra sentado en una posición muy erguida, cosa que tal vez, visualmente pueda parecer incómoda, pero en este vehículo no lo es. ¿Por qué?, no se sabe. Tiene todas las características de incomodidad y sin embargo pueden hacerse muchas horas sin sentir cansancio.

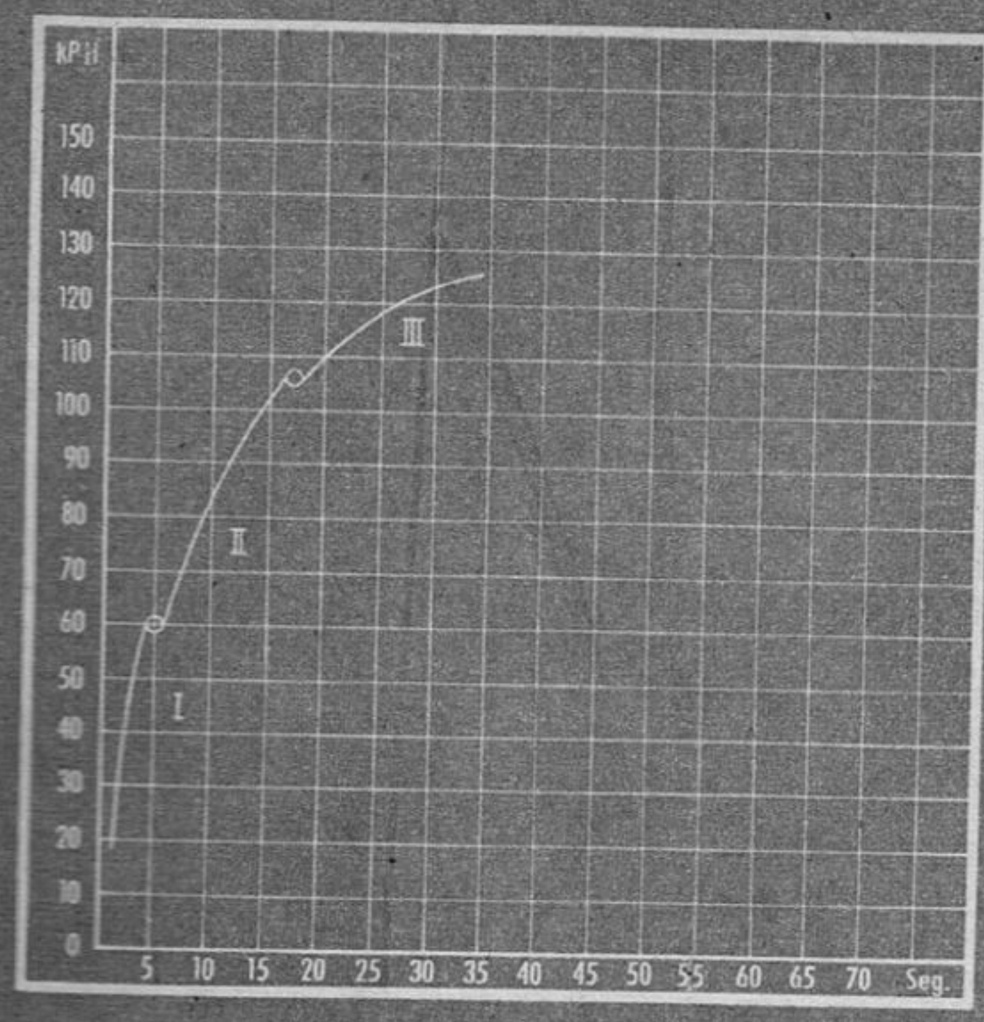
Como corresponde a un típico diseño americano, el volante está cerca del respaldo del asiento y éste, a su vez, tiene muy escaso recorrido hacia atrás. Prácticamente, siempre se maneja encogido. Creemos que gentes de gran estatura pueden llegar a sentir una cierta incomodidad en el manejo, sobre todo por el poco espacio que media entre el respaldo y los pedales. Pero de todos modos, la industria norteamericana nos tiene acostumbrados a esta interpretación de los concienzudos estudios de ergonometría que constantemente realizan. El cojín del asiento es alto y con placer comprobamos que el borde inferior de la ventanilla es bajo, poniendo de este modo a la vista del conductor un gran panorama próximo al vehículo.

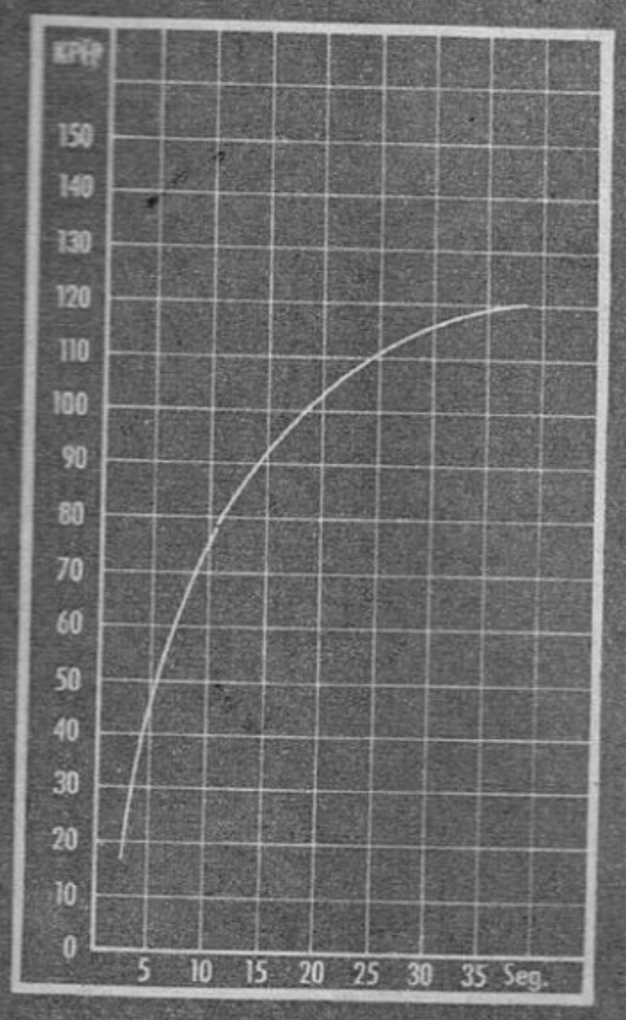
Los clásicos tres pedales están muy bien distribuidos. Grandes y bien espaciados, muy cómodos de accionar, a lo que se le suma la suavidad de accionamiento y la precisión general del conjunto. Luego, el volante. Grande de diámetro y muy liviano, ideal para F-100. Se puede maniobrar con comodidad y sin esfuerzo. El tamaño del volante y su relativamente corto radio de giro, hace del estacionamiento un trabajo sencillo. A esto se le suman los ciento sesenta caballos, que realmente empujan, y ya está libre el camino para salir del estacionamiento. Esto para aquellos desaprensivos que estacionan el automóvil frenado. La F-100 los empuja lo mismo y si no, es muy capaz de arrugar la carrocería.

El espacio interior es amplio. Cuatro personas delgadas pueden acomodarse con relativa comodidad y tres andan holgados.

En el Road Test de la F-100 se comenzó a utilizar el medidor de consumos específicos proyectado y construido por el "staff" técnico de PARABRISAS. En las pruebas de nivel sonoro se empleo un decibelímetro General Radio.

https://argentoteca.blogspot.com

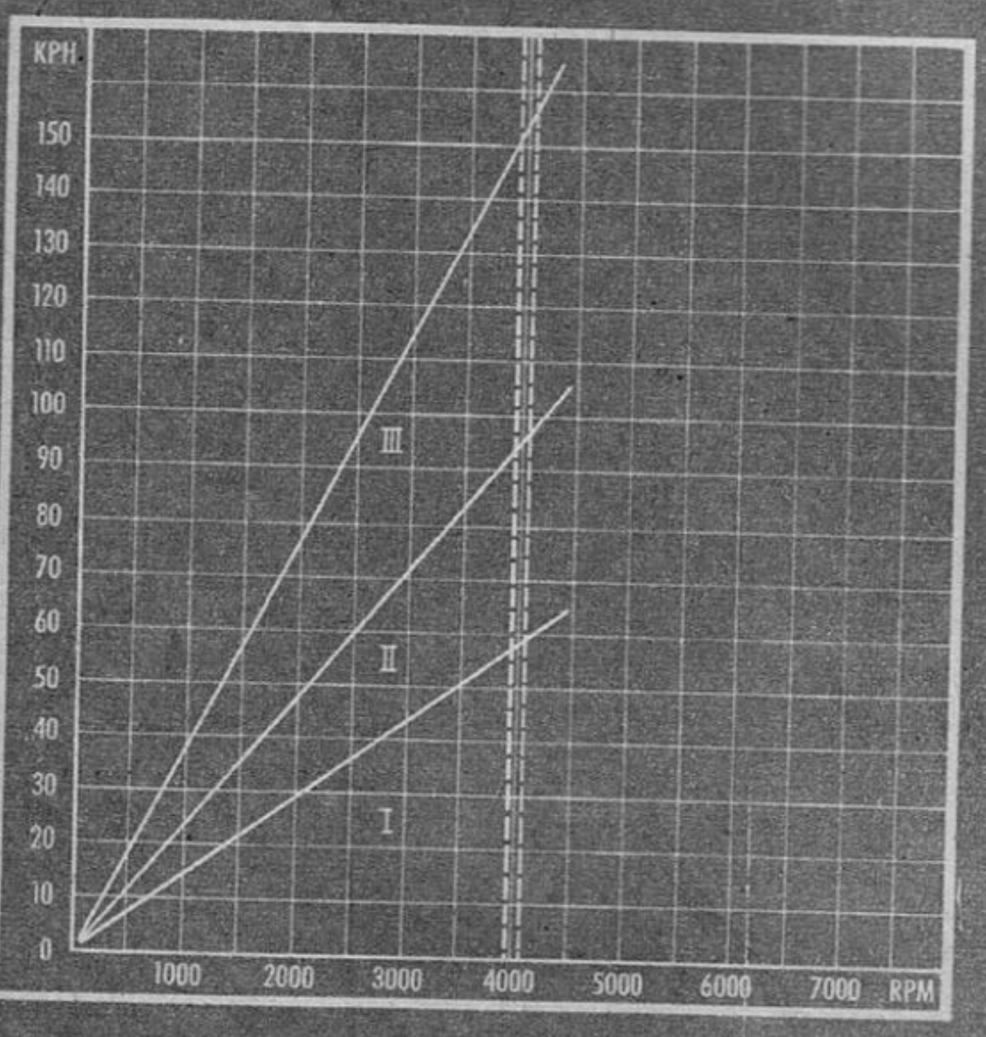


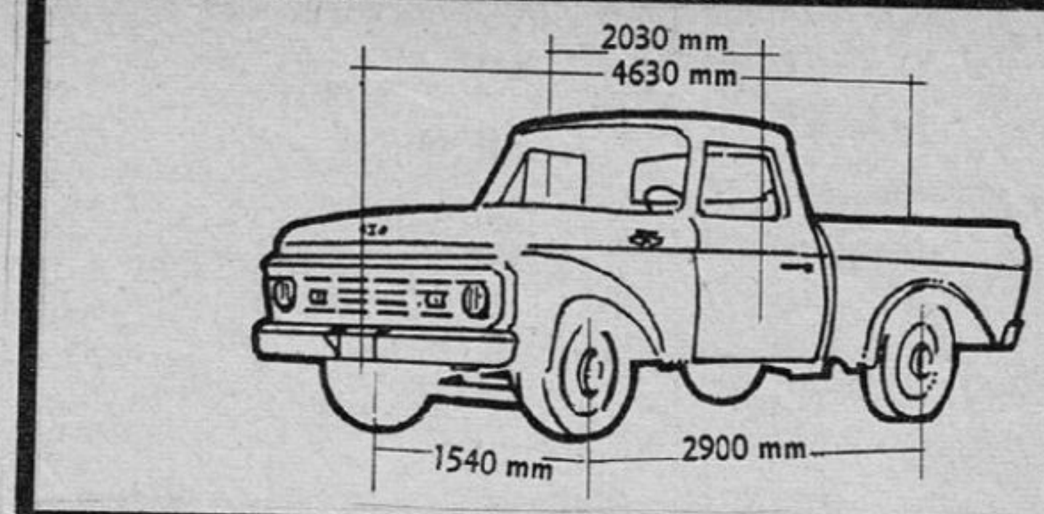


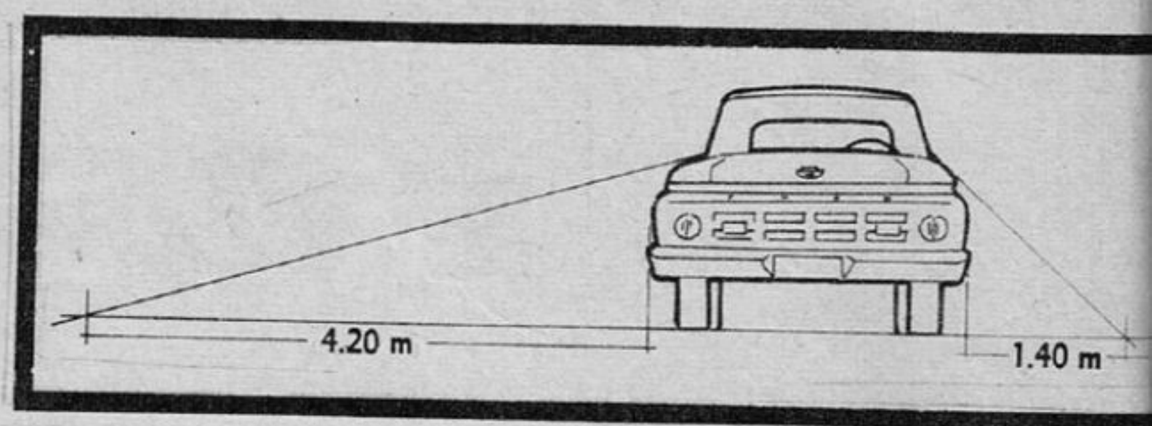
Arriba: Los 160 caballos de la pick-up le confieren suficiente aliento como para tener (descargada) una aceleración más que buena: de 0 a 100 en 15 segundos. Algo es algo ¿no? Y todo esto en una pick-up con relaciones de auto.

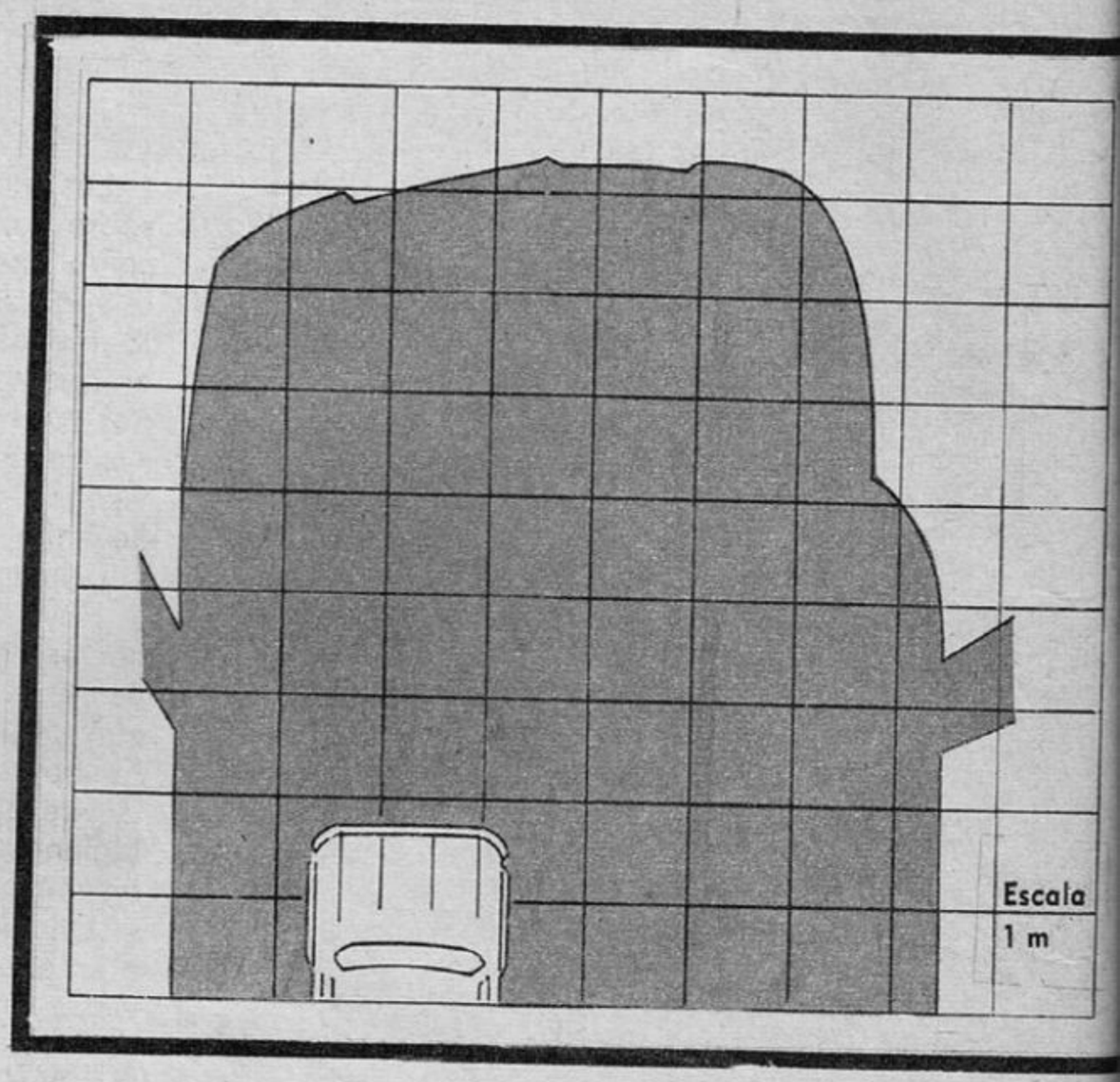
A la izquierda: con carga, las performances de aceleración no bajan gran cosa. Siguen siendo astronómicos, sobre todo pensando en los quinientos kilogramos cargados en la parte trasera de la Pick-up F-100.

Abajo: caja más automovilística es difícil de encontrar. Si a esto se le suma la sincronización de la primera, resulta la mejor caja de tres marchas, autos incluso, probada por PARABRISAS.









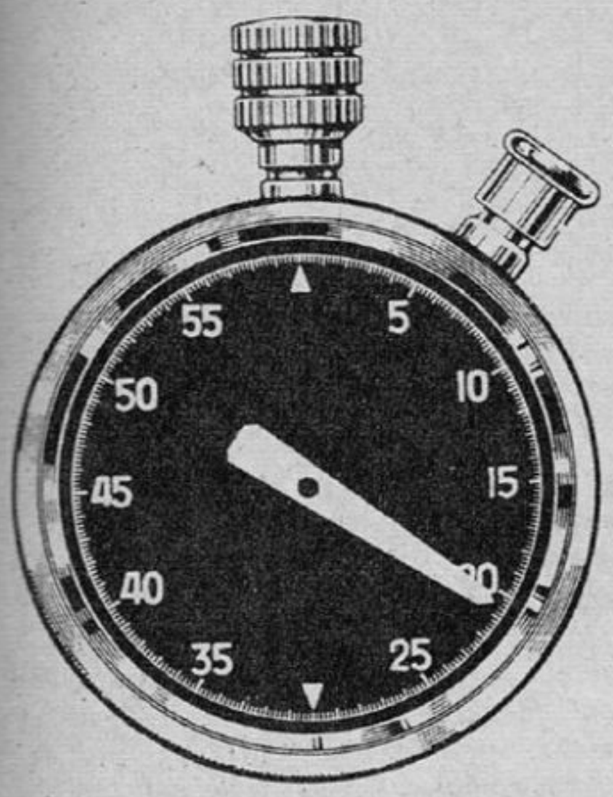
ROAD TEST 31 PARABRISAS

Otro acierto es la palanca de cambios de marchas. Tiene un accionamiento tan preciso y suave que merecería ser equipo opcional del Rolls Royce. Todo el varillaje de cambios revela una excelente precisión de ajuste. Esto en cuanto a manejo de los controles.

Hablemos un poco de los controles visuales. Se hallan todos centralizados en un dial único circular que tiene todas las características de "corsa". Los instrumentos redondos fueron dejados de lado hace algunos años. Con gran placer vemos que poco a poco se hace notar una tendencia hacia el esperado retorno. El velocímetro es el aparato de medición más perfecto que ha probado **Parabrisas,** por lo menos en cuanto a calibración se refiere. Los errores, tan pequeños que en ciertas velocidades necesitarían instrumentos de

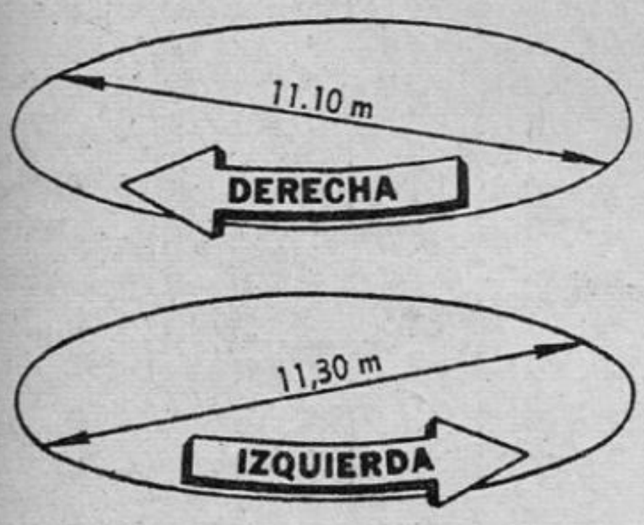
https://argentoteca.blogspot.com

ACELERACION Y DESACELERACION

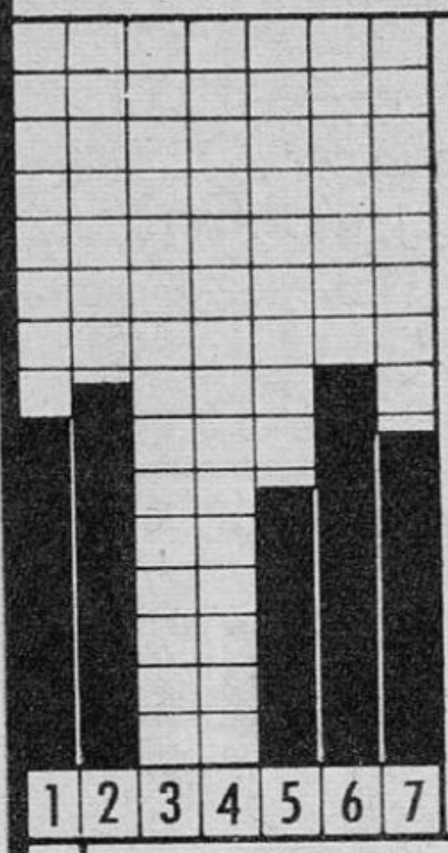


0 - 100 - 0 Kph.

La prueba de los 0-100-0 consiste en acelerar desde 0 a 100 kilómetros por hora y una vez llegada a esa marca, frenar hasta 0 kph. De esta cifra obtenida, 20" 2/5, se deducen la capacidad de "pique" y los frenos, buenos en las primeras mediciones realizadas.



NIVEL SONORO



- Sala de pruebas de motores de aviación
- Martillo neumático
- Motor de avión (a pistón) a 6 m.
- Subterráneo pasando por una estación
- Ruido de una ciudad con tránsito intenso
- Ruido en una fábrica muy activa
- Ruido en una fábrica promedio
- Conversación
- Ruido en una oficina
- Ruido en la ciudad de Bs. As. a medianoche
- Ruido promedio en una casa habitación
- Murmullo de conversación a 1,50 m.
- Nivel mínimo promedio de percepción auditiva

1	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza del conductor, a 60 Km/h en directa
2	Idem a 100 km/h
3	Nivel de ruidos a la altura de la cabeza de un ocupante de asiento trasero, a 60 km/h
4	Idem a 100 km/h
5	Ruido de escape, motor en ralentí, medido a 3 metros sobre la prolongación ideal del caño de escape
6	Bocina a 30 metros
7	Ruido del coche al pasar a 60 km/h, medido a 10 metros

DISTANCIAS DE FRENADO

VELOCIDADES			
20 Kph a 0	2,7 m	2,1 m	D. T. = 4,8 m
40 Kph a 0	5,5 m	8,3 m	D. T. = 13,8 m
60 Kph a 0	8 m	15,2 m	D. T. = 23,2 m
80 Kph a 0	11 m	39 m	D. T. = 50 m
100 Kph a 0	14 m	57,4 m	D. T. = 71,4 m
120 Kph a 0	16,5 m	NO SE REALIZO	D. T. =

NOTA: Las cifras en el recuadro sombreado corresponden a las distancias recorridas en los tiempos de reacción; las cifras en el recuadro de la derecha corresponden a distancias efectivas de frenado y, finalmente, las cifras indicadas con las letras D. T. corresponden a las distancias totales de frenado que registramos, es decir, la suma de las dos cifras anteriores.

otra categoría que el bien registrado cronómetro usado por **Parabrisas.** Lamentamos únicamente la ausencia del "giornaliero" que sigue siendo de gran utilidad a través de los tiempos y las edades. Encontramos "muy práctica" la introducción de la graduación Farenheit en la escala de temperaturas del agua de enfriamiento. A continuación adjuntamos una pequeña formulita para que el comprador argentino sepa en grados-centígrados la temperatura en cualquier momento.

Grados C = 5/9 (Grados F — 32). Como se ve, rápido y sencillo. Creemos que las otras palabras, Gen y Oil, son mas comprensibles en castellano. Las perillas de entrada de aire muy prácticas y de buen funcionamiento, lo mismo que las luces y el limpiaparabrisas, de velocidad constante.

La ausencia de un guiñador para luces de ruta, muy práctico en la ciudad, obliga a tirar de la perilla en todas las esquinas.

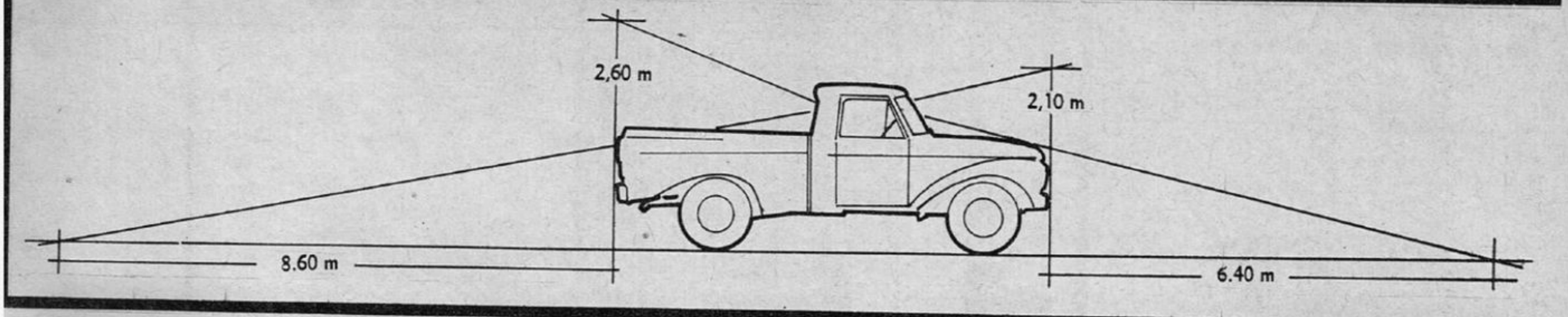
Los espejos retrovisores están muy bien situados, sobre todo el exterior, que no se desregula con facilidad. La visibilidad desde el puesto de manejo es buena hacia adelante y hacia los costados. El panorama desde el puente (de mando por supuesto) tiene otra perspectiva completamente distinta que la observada desde el volante de un vulgar automóvil. Las casitas, los autos y los peatones parecen chatos y nuestros **benefactores** los colectiveros están a la misma altura.

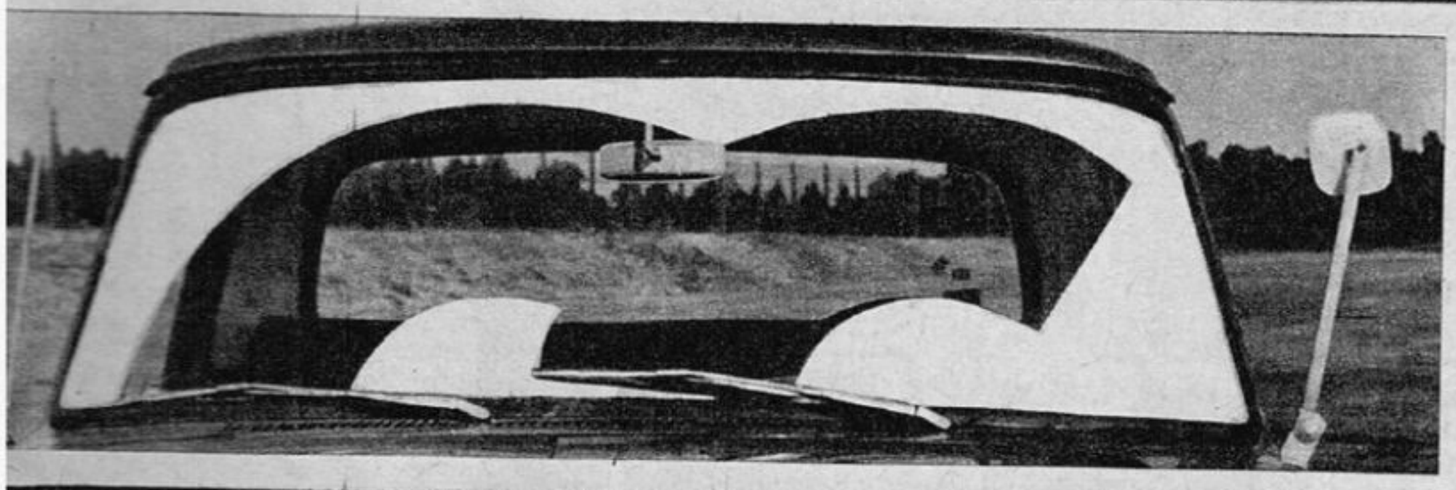
Ver para atrás, es algo más difícil. La navegación se hace a estima. El espejo retrovisor exterior deja una zona muerta por la cual es muy fácil que se cuelen los mínimos ejemplos de automóvil, como ser Fiat 600, Isard 400 y afines en tamaño.

El viaje en ruta con la F-100 se realizó por la zona del centro oeste del país (léase Operativo Bariloche). Mucha montaña, mucho ripio, nieve en el Valle Encantado y mucho camino de tierra. Encontramos a la F-100 inmejorable. En caminos de escasa adherencia, es necesario tener un cierto cuidado con las desviaciones de la línea general de marcha, pero es posible, como dijera un fanático del automovilismo, manejar en forma divertida. Encontramos que el tanque de combustible tiene decididamente poca capacidad. Los 62 litros aproximados no alcanzan para gran cosa, sobre todo andando ligero con carga, cosa para la cual la F-100 está habilitada.

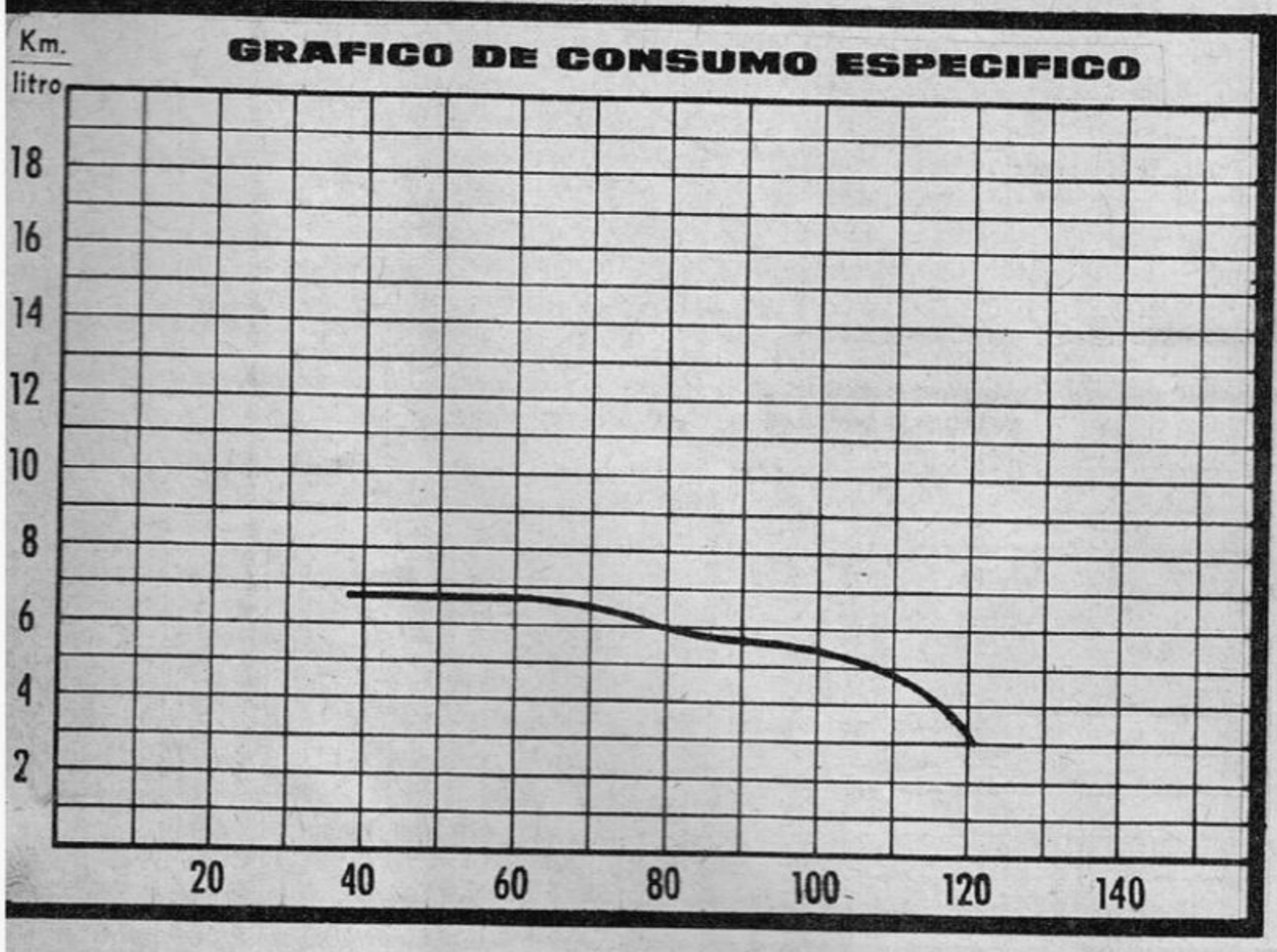
La facilidad de maniobra encontrada en la ciudad se repitió en cami-

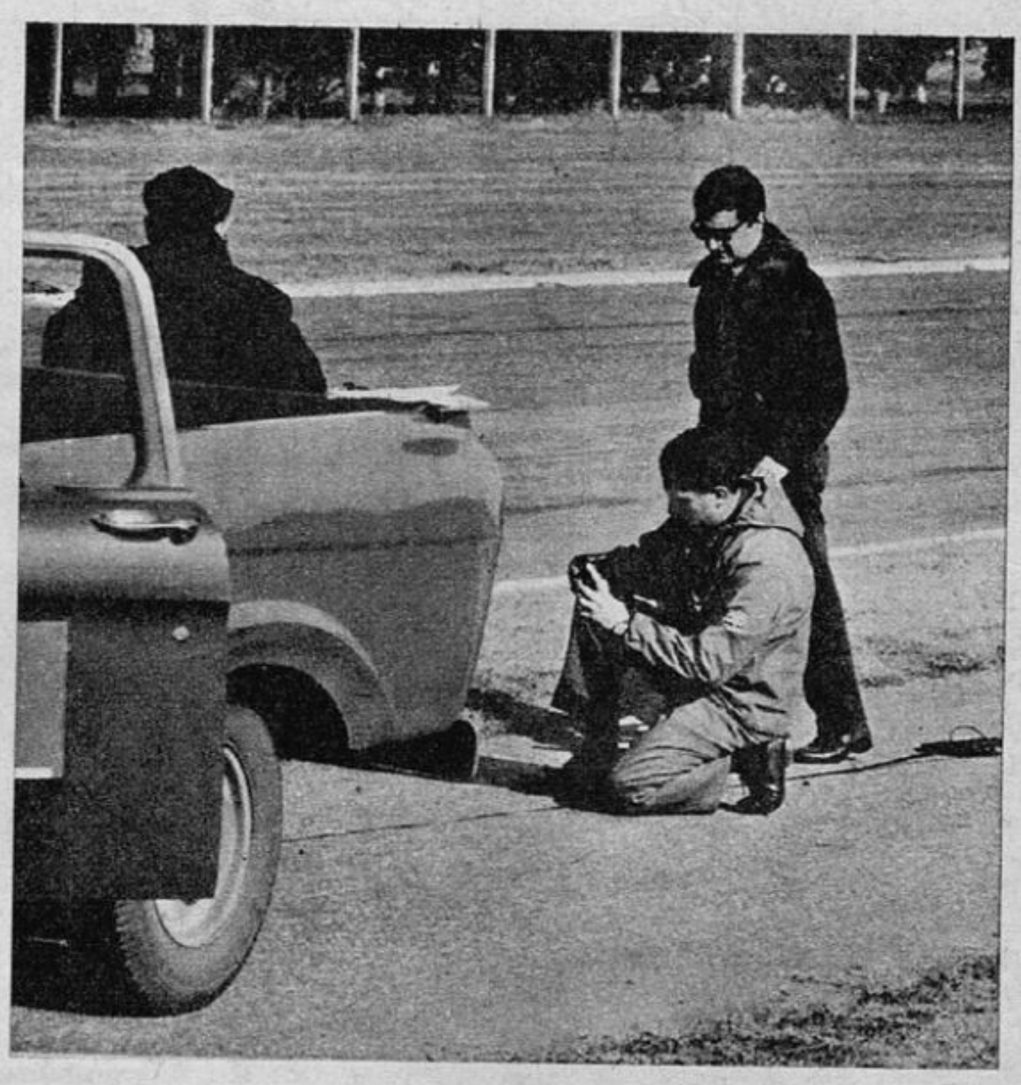
https://argentoteca.blogspot.com



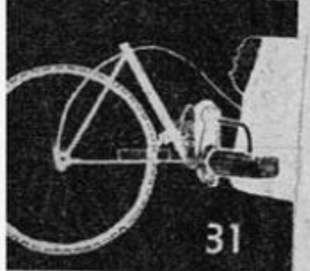


Arriba: La visibilidad de la F-100 es realmente óptima, hacia los cuatro puntos cardinales, la posibilita el generoso parabrisas envolvente, la luneta tamaño "baño" y la posición estratosférica del conductor. Eso sí, si tratamos de ver hacia atrás por el espejo retroscópico interior ¡ojito con las zonas ciegas que deja! Izquierda: La zona barrida por el limpiaparabrisas no es muy abundante, pero alcanza justo; lo que no nos gustó es la perilla de accionamiento de los mismos, que funciona mediante giro de la misma; hubiera sido preferible una perilla de accionamiento "tira-empuja". Abajo: La gráfica de consumo asusta un poco ¿no?





ROAD TEST



31 PARABRISAS

nos quebrados. Suspensión y amortiguación, sin problemas de ningún tipo. Tanto en malos caminos como en los otros la impresión de solidez del vehículo ha resistido las críticas peor intencionadas. El embrague y su accionamiento merece una mención especial. Durante toda la prueba, en la que fué sometido a mucho mal trato, no aflojó en ningún momento. No se desreguló, no aumentó el juego en el correspondiente pedal. Considerando las dimensiones, la capacidad de carga del vehículo y los ciento sesenta caballos debajo del capot, llegamos a la conclusión de que es uno de los más suaves y precisos de accionamiento que **Parabrisas** ha tenido ocasión de probar.

Las pruebas realizadas en el Autódromo Municipal revelaron muy buenos tiempos de aceleración, tanto con carga y cuanto más sin ella. Las características de manejo, o mejor dicho, de estabilidad en curva, varían con la carga llevada. Sin ésta, en lugares de firme adherencia, como buenos asfaltos, la "picap" es decididamente subvirante. Añadiendo peso en la caja, va perdiendo el "understeering" para transformarse en un mas ortodoxo "oversteering" o sobreviraje.

Las distancias de frenado son reputadas como buenas. Las pruebas efectuadas con y sin carga dan casi las mismas cifras. No podemos decir lo mismo en cuanto a estabilidad del poder frenante. En este caso, los frenos no demostraron una gran capacidad de absorsión del esfuerzo y por dilatación de campanas la frenada se hacía muy irregular. De todas maneras, esta forma de frenar no se da en manejos comunes y corrientes.

En esta forma de manejar, común y corriente, el conductor no hace lo que hace la gente de **Parabrisas.** El dato tiene entonces un valor comparativo.

Como remate de nota, buena radio, hasta que se rompió. Y volviendo sobre la palanca y la caja de velocidades, una crítica y una felicitación. La primera y la marcha atrás, quedan muy cerca del volante (crítica). Diez puntos por la primera sincronizada (felicitación). *

SHELL EN EL ROAD TEST

Durante el transcurso de la prueba, fueron utilizados exclusivamente lubricantes y combustibles Shell, que contribuyeron al buen andar del vehículo.

https://argentoteca.blogspot.com

DATOS TECNICOS

MOTOR: 8 cilindros en V, válvulas en la cabeza. 95,25 x 83,82 mm., cilindrada 4.785 cc. 160 HP SAE a 4.000 rpm. Enfriado por agua. Embrague monodisco seco. Caja de tres velocidades hacia adelante totalmente sincronizadas. Relaciones de caja: 1ª, 2,59 : 1, 2ª 1,58 : 1, 3ª 1,00 : 1, M. atrás 2,66 : 1. Relación puente trasero 3,70 : 1. Relaciones finales: 1ª 9,70 : 1, 2ª 5,85 : 1, 3ª 3,70 - 1, M. atrás 9,84 : 1.

VELOCIDAD MAXIMA

Promedio de varias corridas en sentidos opuestos, 25",5, 141,5 kph.

CONSUMO

Con nafta común exclusivamente:
Ciudad: 4,4 kpl.

Ruta y alta velocidad: ver gráfico.

ACELERACION DE 0 A 500 METROS

22"8, traspuestos metros finales a 120 kph (sin carga).

25", traspuestos metros finales a 112 kph (con carga).

ACELERACION

	Sin carga	Con carga
De 0 a 20 kph	1" 8	2" 2
De 0 a 40 kph	3" 4	4" 9
De 0 a 60 kph	5	7" 9
De 0 a 80 kph	9" 2	11" 4
De 0 a 100 kph	15"	18"
De 0 a 120 kph	25" 9	37"

EMPUJE TAPLEY EN CADA MARCHA

2ª: 148 Kg/ton a 79 kph.
3ª: 63 Kg/ton a 108 kph.

DRAG A 100 Kph.

50 Kg/ton.

CORRECCION DE VELOCIMETRO

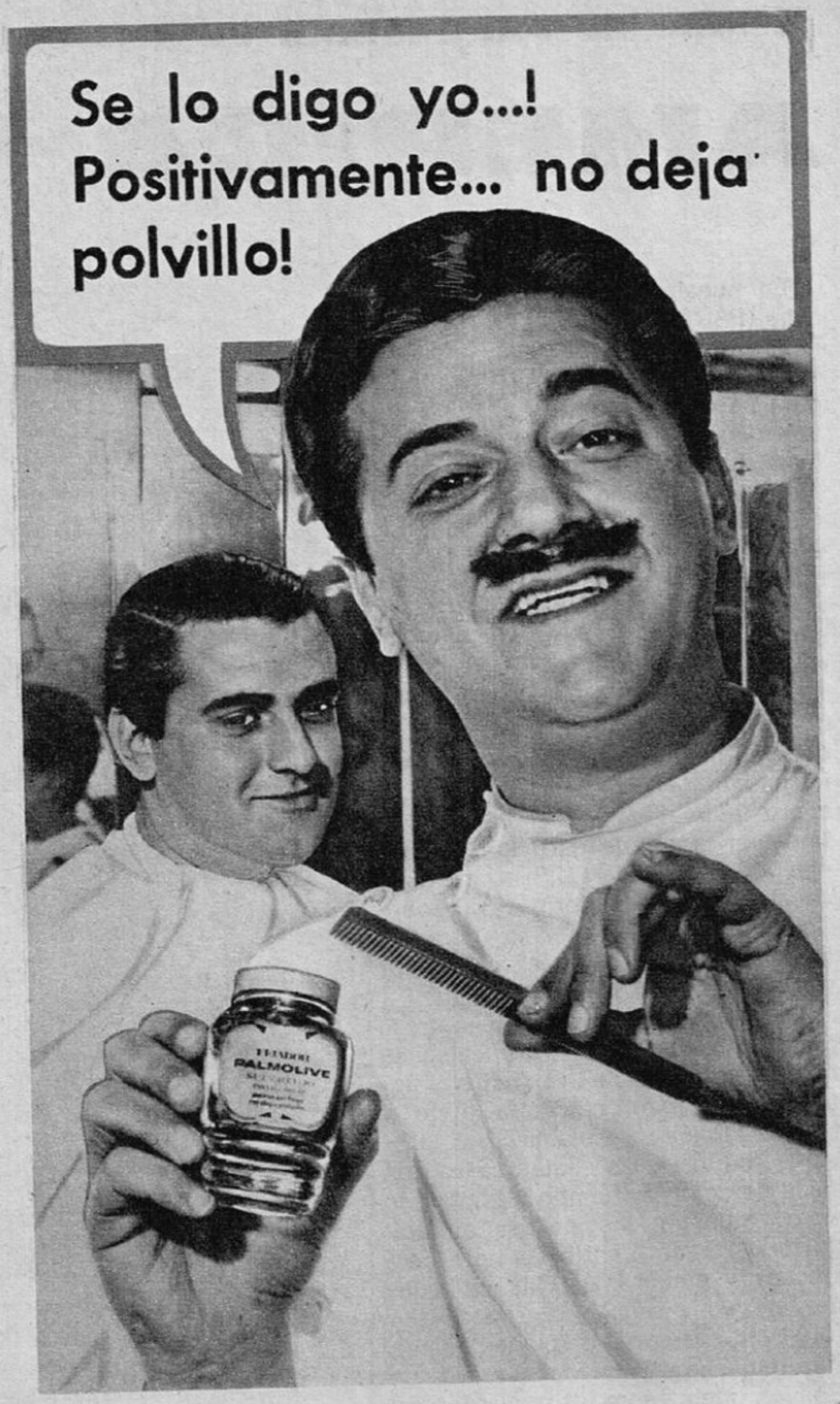
Auto	20	40	60	80	100	120
Real	20	40	59,7	80	109	120

IMPERMEABILIDAD

AGUA: Ligeras filtraciones por debajo de la puerta izquierda. Esta prueba fue realizada en el local de Washer, S. en Com. por Acciones, Avda. Figueroa Alcorta 6438 a 80 Lbs./pulg2. Agradecemos a esta firma su siempre renovada colaboración con PARABRISAS.

DRAMATIS PERSONAE

Este Road Test fue realizado por el personal técnico de la revista PARABRISAS, señores Ronald Hansen, Emilio R. del Valle (h) y Guillermo Mártire. Durante las pruebas en el Autódromo Municipal, condujeron la unidad los mencionados testers.



FIJADOR
PALMOLIVE
SUPERLUJO
ETIQUETA BLANCA

Si señor..! EL NUEVO FIJADOR PALMOLIVE SUPERLUJO positivamente no deja polvillo porque contiene HIALINOL 20, ingrediente exclusivo de Palmolive. Fijador Palmolive Superlujo se hace invisible en su cabello y lo mantiene bien peinado y perfumado todo el día.

En dos colores: HABANO y VERDE NILO

https://argentoteca.blogspot.com

III Nota de PARABRISAS en las rutas de América

AMERICA CENTRAL:

En pleno trópico, América Central ofrece al turista un panorama de colores cálidos y grandes contrastes

En nuestro itinerario latinoamericano (PARABRISAS Nº 41), seguimos la ruta de Lima a Panamá, habiendo llegado a Buenaventura (Colombia), para pasar a Panamá. Allí habíamos detenido la larga marcha, ofreciendo la opción de alcanzar Cartagena, puerto colombiano sobre el Caribe.

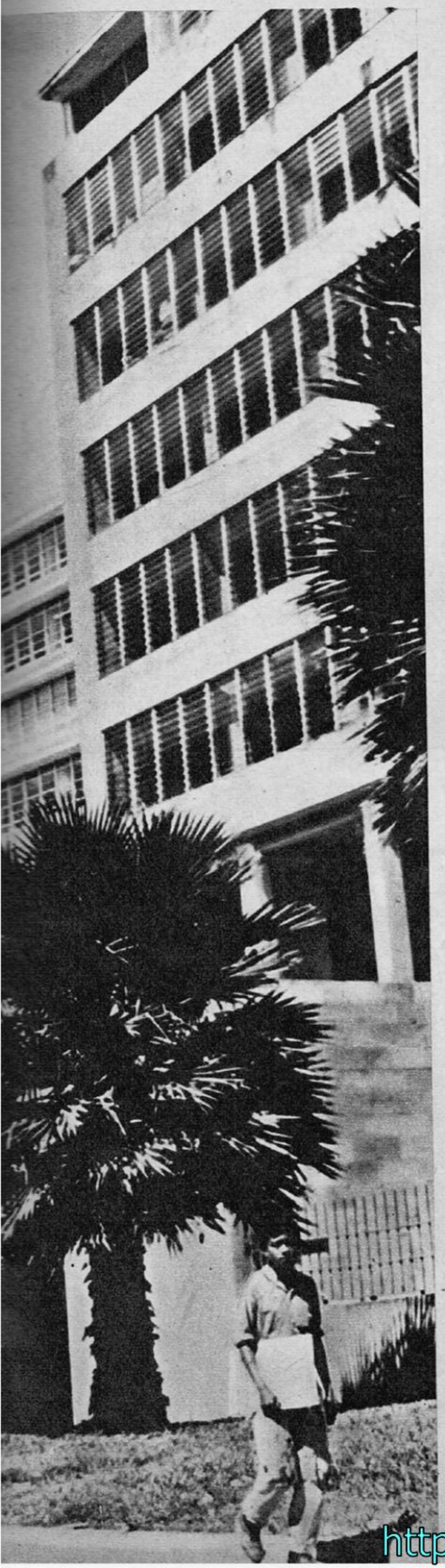
Antes de reanudar la marcha, echemos un nuevo vistazo a la tierra que hemos cruzado. Hace pocas semanas, Avianca, "la empresa de aviación más antigua de América", inició sus servicios regulares a Buenos Aires (dos vuelos semanales). Periodistas especializados fueron invitados gentilmente a participar del vuelo inaugural y PARABRISAS, por su aporte a la difusión del turismo latinoamericano, fue partícipe del primer viaje. Reactualizamos, pues, nuestra somera información sobre Colombia, visitando por segunda vez Bogotá y Cartagena, dos cosas para ver y apreciar.

Bogotá exhibe el poderoso contraste de espectaculares edificaciones modernas, señoriales viaductos y hoteles de primera categoría junto a barrios donde la colonia está presente, tanto en las chatas casas con tejas de color de tiempo y gentes de típico atuendo, moviéndose en abigarrado conjunto entre las calles estrechas y sinuosas de las ciudades de antiguo diseño. El gran Museo Nacional, con sus colecciones de cultura indígena, la imponente quinta de Bolívar, que atesora los recuerdos del héroe romántico de la libertad americana, son atractivos reclamos para el turista. A una hora de Bogotá, en las salinas de Zipaquirá, puede verse la Catedral de Sal. Los automóviles llevan al turista a través de las galerías en la mina hasta el lugar en que, bajo tierra aparecen imponentes bóvedas e inmensas columnas talladas en sal y piedra. Las extraordinarias dimensiones de la construcción, el majestuoso silencio del gran ámbito, la intensa penumbra salpicada a trechos por las vacilantes luces de los cirios ofrecidos por los fieles, crean un clima sobrecogedor en esta notable obra, ofrecida por los mineros en cumplimiento de una promesa.

Avianca misma trasladó a los periodistas viajeros a Cartagena, llena de tentaciones para el turista. Sobre cálidas playas y frente a un mar sereno, se extienden los hoteles provistos de todo el confort reclamable. Un pueblo cordial y atento, que maneja un puro español de dulce acen-

https://argentoteca.blogspot.com

Garganta del Continente



to, un amplio casino, viajes a las próximas islas, contribuyen a una cómoda estada.

En la parte histórica, Cartagena es todo un poderoso incentivo. Cuidadosamente conservadas están allí las viejas murallas, castillos, y fortalezas, evocando los épicos tiempos de la conquista y la colonia. Los fuertes que defendían la ciudad de los asaltos de piratas y corsarios exhiben las sutilezas y la fuerza de construcciones militares con subterráneos, pasillos, bóvedas, puentes levadizos, fosos, aspilleras y almenas.

Están allí, casi vivas, las sombras de Morgan, Sir Francis Drake y el almirante Vernon, que asaltaron y cañonearon esas murallas, atraídos por el reclamo de codiciables botines. Las galerías y túneles subterráneos que comunican las fortalezas con el centro de la ciudad, con su sistema de ventilación y acústica, basado en leyes físicas elementales, se consideran hoy en día una obra perfecta de ingeniería militar. Allí cerca se alza la figura heroica del general de marina don Blas de Lezo, el muti lado que encabezó la lucha contra la escuadra del almirante inglés Vernon, derrotándolo luego de un prolongado sitio. La historia vibra en esa figura que aun tira cuchilladas, con su pierna de palo, el ojo perdido, la manga vacía del brazo amputado flotando al aire.

Cada piedra es un pedazo de historia, una historia que se interna en la ciudad misma, con viejas iglesias, patios de armas y torres iluminadas. El conjunto, una tierra de privilegiada naturaleza que pone al alcance del turista la evocación del pasado y todas las posibilidades de lo moderno.

Con esta visión retrospectiva, que la cordial atención de Avianca ofreció a nuestros redactores, continuamos el viaje hacia Panamá.

Desde

Ciudad de COLON, en Panamá

Población: 53.000 habitantes.

Saliendo de Colombia por **Buenaventura** o por **Cartagena** es conveniente embarcar en las naves de la Flota Gran Colombiana, que gracias a su buena organización y equipos técnicos simplifica los trámites y traslado con grúa, del automóvil hasta la nave y desde la nave a tierra. Generalmente el desembarco se hace en la zona del Canal de Panamá bajo bandera norteamericana. Si bien no se requiere ningún permiso especial, es recomendable tener ya la visa de Estados Unidos desde Colombia, porque la visa hecha en ese país tiene validez por un año, mientras la de otros países debe renovarse cada tres meses.

Al abandonar la zona portuaria es preciso pasar por la Aduana panameña para certificar la entrada temporal del vehículo en el país. La omisión de este trámite acarrea serias dificultades al salir de Panamá rumbo a Costa Rica.

Colón: pequeña ciudad portuaria, cuenta con relativas comodidades en materia de alojamiento, pero se encuentra tan próxima a la capital que eso no significa una dificultad.

En **Colón** hay buenos servicios mecánicos.

De COLON a PANAMA (83 Km.)

Una excelente carretera pavimentada conduce, a lo largo del estratégico canal, hasta la **Ciudad de Panamá.**

El camino, con tramos construidos a través de zonas pantanosas, es una obra maestra de ingeniería.

A poco de salir de **Colón** se encuentran lugares preparados para acampar, con mesas, bancos, sitios especiales para hacer fuego y armar carpas, arboledas y agua corriente. El "camping" es gratuito.

En un segundo tramo del camino apreciamos la grandeza del Canal, con sus esclusas (Gatún, Miraflores y Pedro Miguel) y el lago artificial Gatún Lake.

Con un permiso que se obtiene en la administración del Canal, es posible visitar la esclusa de Gatún, la más cercana a Colón.

Ciudad de PANAMA

Población: 300.000 habitantes.

La zona de la ciudad que corresponde al Canal es territorio norteamericano, pero no existe ninguna clase de señalamiento fronterizo y se puede pasar libremente de un lado a otro.

Las estrechas calles de **Panamá Viejo** conservan casas de puro estilo colonial, mezcladas con las precarias casillas de madera de la población negra de bajo nivel económico.

Una amplia avenida moderna nace al borde del Canal y atraviesa la ciudad, para desembocar en la zona residencial, donde está ubicado el Hotel Hilton, uno de los más lujosos de América.

Panamá ofrece al turista esa imagen abigarrada y luminosa propia de

https://argentoteca.blogspot.com

las regiones tropicales junto al asombro de encontrar allí productos de todo el mundo —a precios inferiores que en los países de origen—, ya que por tratarse de un puerto libre no están gravados por impuestos.

Hay buenas estaciones de servicio y talleres mecánicos. Es conveniente comprar en **Panamá** los repuestos, gomas y herramientas que hagan falta para seguir viaje. Casi todas las marcas mundiales de automóviles tienen representantes allí.

Durante la permanencia en **Panamá** no hay problemas de alojamiento. Hay muchos hoteles y moteles de calidad. En cuanto a diversiones, la ciudad disfruta de una activa vida nocturna con lujosos cabarets.

La moneda local, Balboa, tiene el mismo valor que el dólar. Además, en todas partes es posible pagar con dólares.

De PANAMA a la frontera con COSTA RICA (636 Km.)

El camino está pavimentado hasta poco antes de llegar a la frontera, donde encontramos un tramo en construcción. En la embajada de Panamá es posible conseguir referencias frescas sobre el estado de los trabajos.

Hacemos la primera escala en **Santa Clara,** pequeña población donde podemos almorzar.

Nuevamente en camino, llegamos hasta **Santiago** (252 km desde Panamá), pueblo en el que podemos pasar la noche.

Partiendo de **Santiago** rumbo a la frontera, hacemos un alto en la población de **Remedios** para almorzar. En el resto de la jornada se pueden terminar de cubrir los 234 km de la etapa **Santiago-David,** donde se llega al anochecer.

En **David** hay que aprovisionarse de combustible, porque es muy posible que no haya posibilidades de reabastecimiento antes de los primeros pueblos costarricenses.

Sin duda, el tramo que nos espera desde **David** hasta la frontera es el más duro del camino. Allí la carretera Panamericana no se ha terminado, y la única unión con la red caminera de Costa Rica es la que va desde **Chiriqui** (Panamá) hasta **El Volcán** (Costa Rica) por caminos particulares y sendas que comunican entre sí las fincas de los cafetales.

No hay puentes, y en el trayecto vadeamos muchos riachos. En nuestro viaje de ida (1959) fue preciso improvisar puentes para el cruce de algunos riachos y aun abrir brechas en la maleza, pero de retorno (1961) los principales pasos sobre cursos de agua ya tenían puentes en construcción.

El estado general de la ruta condiciona el tiempo que toma recorrer los 150 km que separan **David** de la frontera.

En COSTA RICA

Ya, desde la frontera, las sendas regionales se van transformando en camino enripiado y mejorado. En el año 1962 las obras camineras de enlace con la red panameña se encontraban en construcción adelantada y es posible que los trabajos estén terminados.

Pasada la frontera hay en nuestro camino pequeños pueblos donde podemos almorzar.

Es importante cerrar esta primera etapa de Costa Rica en **Ureña** o **Cartago,** donde se encuentra abascimiento y hotel.

De CARTAGO a SAN JOSE DE COSTA RICA

Saliendo de **Cartago** no hay problemas de camino hasta cruzar la frontera con Honduras.

Ciudad de SAN JOSE DE COSTA RICA

Población: 128.00 habitantes.

La capital de este país es una próspera ciudad, que conserva, sin embargo, vestigios coloniales.

Merece visitarse el Pequeño Museo Colonial Particular y realizar las excursiones turísticas que se organizan para visitar los alrededores. Otro centro de interés es el volcán Irazu (a 53 km de la ciudad), cuyo cráter ofrece una sorprendente vista.

Es recomendable quedarse por lo menos tres días en la ciudad.

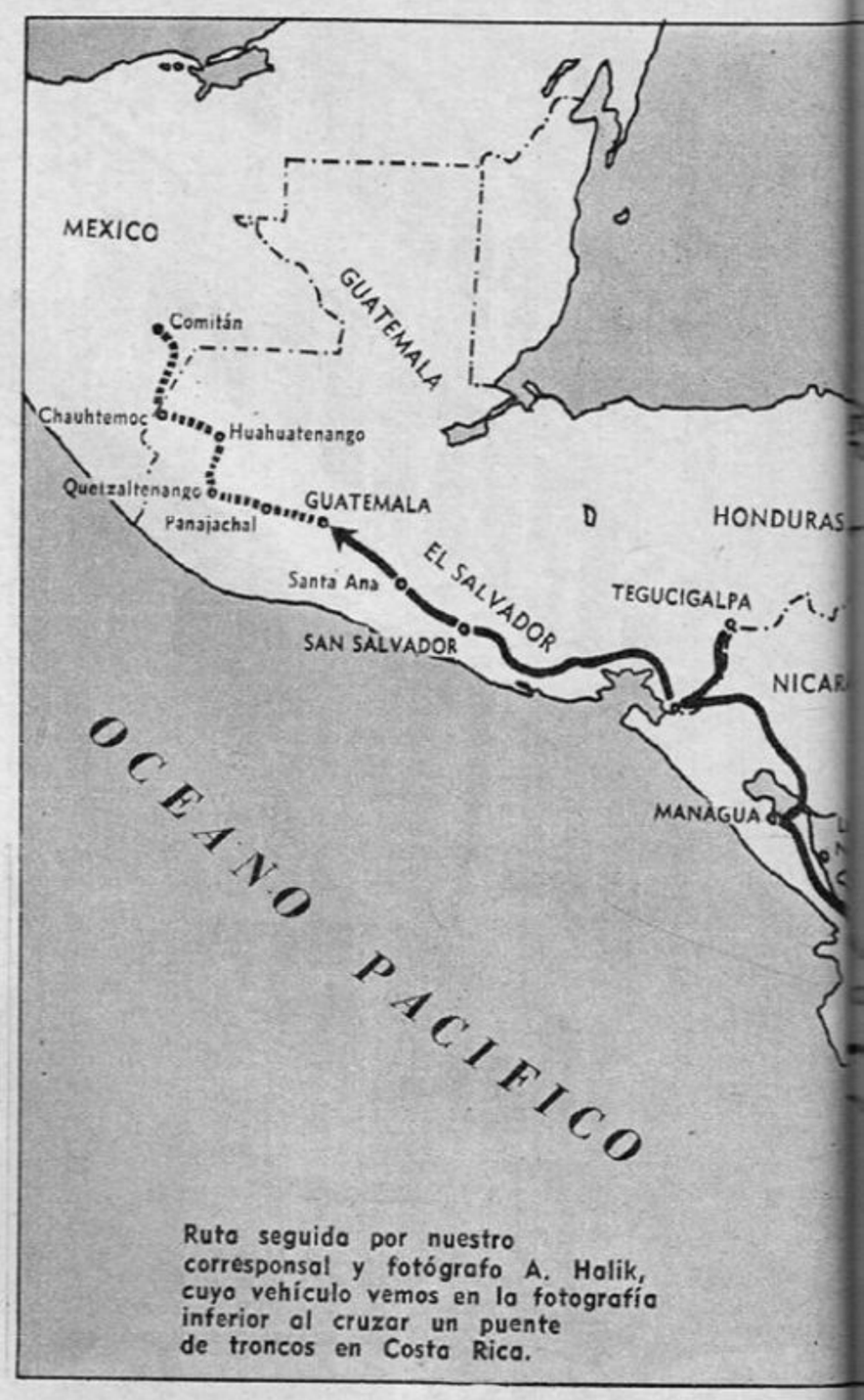
De SAN JOSE DE COSTA RICA a la frontera con NICARAGUA

Cubrimos la etapa en un día y cruzamos la frontera para dormir en **Nicaragua.** Conviene averiguar el horario de cruce fronterizo, porque varía durante el año (en general es de 8 a 12 y de 14 a 18 horas). Fuera de horario hay que pagar una cuota extra para el cruce.

En NICARAGUA

Entramos en el país bordeando —siempre por camino pavimentado— el pintoresco y singular lago de Nicaragua, poblado por una especie única en el mundo de tiburones de agua dulce, trofeo codiciado por los aficionados a la pesca.

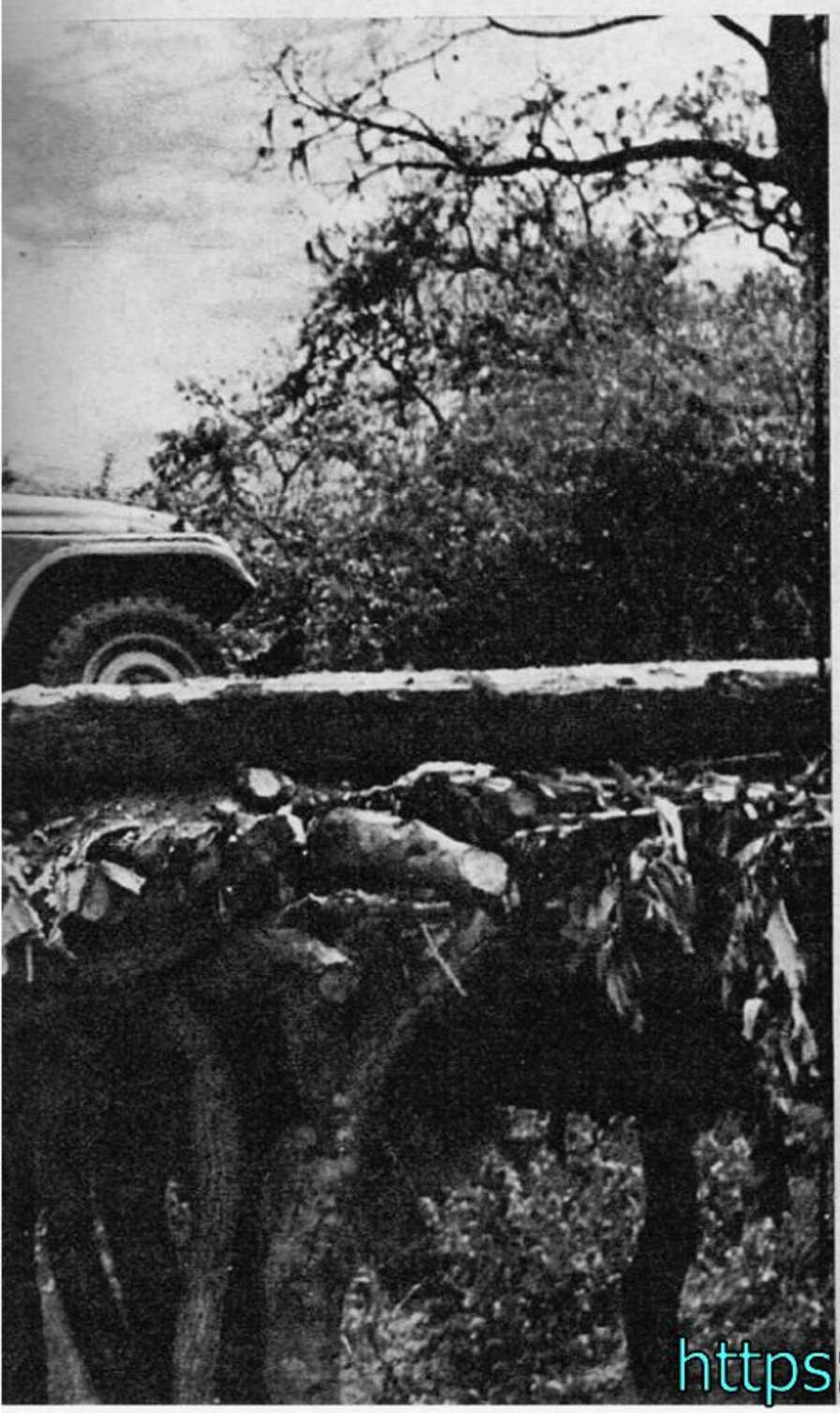
Es posible dormir en **Sapoa,** pero



Ruta seguida por nuestro corresponsal y fotógrafo A. Halik, cuyo vehículo vemos en la fotografía inferior al cruzar un puente de troncos en Costa Rica.

https://argentoteca.blogspot.com

En toda América Central el gasto por persona y por día, en hoteles modestos y con comidas normales, debe calcularse alrededor de los 13 dólares. El precio de la nafta oscila en los distintos países entre los 7 y los 11 centavos de dólar por litro.



preferimos **San Jorge,** 40 kilómetros más adelante, porque aquí hay hoteles de turismo. Se alquilan botes o lanchas para cruzar el manso lago hasta la isla Omepete, con sus dos volcanes famosos: Concepción y Madera.

Un día nos basta para recorrer la zona. Y a la mañana siguiente partimos para **Managua.**

Ciudad de MANAGUA

Población: 177.000 habitantes.

Managua es una ciudad moderna, ubicada junto al lago del mismo nombre.

El Museo Nacional posee valiosos exponentes del arte precolombino. También la Catedral merece visitarse.

Dos o tres días alcanzan para visitar la ciudad.

De MANAGUA a la frontera con HONDURAS

Este trayecto se cubre en solo seis horas de marcha, por camino pavimentado.

Es recomendable almorzar en **Sebaco** o en **Trinidad,** antes de cruzar la frontera. Se llega con comodidad saliendo temprano de **Managua.**

Desde allí termina el pavimento y comienza un enripiado que corre por **Honduras** hasta la frontera con **El Salvador.** Pero podemos desviarnos, para visitar la capital, **Tegucigalpa** (80 km de camino pavimentado) donde nos quedamos un par de días. Desde el desvío, en **Jícaro Galán,** subimos por zona de montañas para descender hacia la capital. Este tramo de desvío se hace en tres horas de marcha.

Ciudad de TEGUCIGALPA

Población: 110.000 habitantes.

La ciudad ofrece un interesante parque con miniaturas de las ruinas de Copán. Y desde la ciudad, donde vale la pena quedarse dos días, se puede intentar una excursión a las verdaderas ruinas de Copán, con restos de edificios construidos por los mayas 400 años antes de Cristo.

Si no desviamos para conocer Tegucigalpa, seguiremos a través de Honduras hasta la frontera de **El Salvador.** Pasando la frontera dormiremos en **Santa Rosa de Lima** o aun con mayores comodidades en **San Miguel.**

En EL SALVADOR

Apenas atravesamos la frontera, el camino vuelve a ser pavimentado. Y una excelente carretera conduce por la zona montañosa hasta la capital, **San Salvador.** Se llega cómodamente en cuatro horas (son 185 km), cruzando entre valles y ríos de gran belleza.

Ciudad de SAN SALVADOR

Población: 205.000 habitantes.

La capital es famosa por su volcán, que fue uno de los más activos del mundo, el volcán Izalco.

Siempre desde **San Salvador** visitamos las antiguas ruinas mayas cercanas y llegamos en excursión hasta las playas del Pacífico y también a los lagos Ilopango y Coatepeque. En estas excursiones hay buenas perspectivas de pesca.

San Salvador posee el hotel más lujoso y caro de América latina, "El Salvador.

Nos quedamos tres días en la ciudad.

De EL SALVADOR a GUATEMALA

Saliendo temprano podemos almorzar en **Santa Clara,** y si salimos aun más de madrugada y cruzamos temprano la frontera en **San Cristóbal,** almorzaremos en la población guatemalteca de **Jutiapa.**

En GUATEMALA

Un tramo de buen camino pavimentado nos permitirá llegar a la noche a la ciudad de **Guatemala.**

El país ofrece uno de los aspectos más paisajistas de América Central. El camino atraviesa zonas bordeadas de volcanes extinguidos, dos de los cuales, "Agua" y "Fuego", coronan la ciudad capital.

Ciudad de GUATEMALA

Población: 284.276 habitantes.

Es una ciudad de características coloniales. Se destacan la Catedral y una curiosa reproducción del país en cemento, en escala 1:10.000 horizontal y 1: 2.000 vertical. Esta reproducción se encuentra al final de la avenida Simón Canas, en el parque Minerva.

La ciudad cuenta con muy buenos hoteles, servicios mecánicos y talleres.

A 20 km están las ruinas de la ciudad antigua, que fue destruida por una erupción volcánica. Se puede hacer una excursión para visitarlas, así como también a las ruinas mayas y los lagos.

Cuatro días alcanzan para esta etapa de nuestro viaje. *

https://argentoteca.blogspot.com

Se nota la inspiración todavía ..

Ventiletes orientables en el tablero.

HERMANO MAYOR, MAS INTELIGENTE

Con marcada inspiración seiscientina, el Fiat 850 aparece en el mercado internacional

El interés con que es esperado un nuevo modelo está en proporción inversa a la frecuencia con que la fábrica anuncia novedades de ese tipo. En Fiat, no se había presentado nada totalmente nuevo desde mayo '61 (1300/1500)... La empresa de Mirafiori tuvo que apresurar la presentación en sociedad de su nuevo modelo 850 debido a una infidencia periodística; en febrero, una conocida revista italiana reveló íntimos detalles del coche que la fábrica quería mantener en secreto hasta mediados de año, obligando a la Oficina de Prensa a repartir apresuradas copias de una fotografía que, por cierto, mucho no daba a conocer.

Después vino la presentación al periodismo. En grupos pequeños, los representantes del cuarto poder fueron llevados a un castillo sito a 60 km. de Turín, donde estaban esperándolos los coches, cada uno equipado con una larga antena. Para probarlos, se había trazado un circuito de treinta kilómetros serpenteando entre las colinas cercanas; durante cada "micro-test" se veía el porqué de la antena. En el castillo, un gran tablero luminoso informaba a los presentes sobre cada una de las maniobras que se realizaba en cada auto, velocidad, marchas empleadas, frenadas, desembragadas, etc.; al mismo tiempo, esa información era pasada a una cinta de papel. La instalación correspondió al Departamento de Electrónica de la Fiat

Vamos al coche. Se agrupa en la cla-

AUTOS EXTRANJEROS

Estilización entre moderno y clásico.

https://argentoteca.blogspot.com

se de los coches de hasta 1000 c.c., hoy considerada típica de Europa; sus 157 c.c. menos están compensados por un minucioso estudio de espacio y posibilidades. Produce una primera impresión de "hermano mayor" del 600, pero hay diferencias; por ejemplo, las puertas se abren para adelante, para mayor seguridad en viaje, y el tanque de nafta ha sido dispuesto atrás, sobre el diferencial. La carrocería es más larga, tiene más trompa, y se dispone ahora de un verdadero baúl. Ha sido diseñada de acuerdo con largos estudios de la Fiat sobre rigidez, indeformabilidad, etc.

Las cuatro ruedas tienen suspensión independiente, adelante por paralelogramo (elástico transversal y brazos triangulares) atrás, ejes oscilantes y brazos triangulares de guía. Los resortes son espirales y hay barras estabilizadoras atrás y adelante.

El motor está dispuesto como en el 600, pero hay diferencias importantes en la refrigeración; el termostato no regula el paso de aire como en el 600, sino el paso de agua, y además el circuito es sellado, con tanque de expansión transparente para control de nivel. Contiene soluciones antioxidantes y anticongelantes y no necesita mantenimiento. Lubricación a presión, filtro centrífugo Fiat. El block es de fundición con tapa de aluminio y cárter de chapa, cigüeñal de tres bancadas, carburador de una sola garganta con bomba de nafta a diafragma, encendido 12 v.

Las dimensiones internas del motor son 65 x 63,5 mm., 843 c.c. Ofrece dos puestas a punto, según nafta a emplearse: con 8 de compresión, sirve para nafta normal europea (84 octanos) y desarrolla 34 CV-DIN (40 SAE) a 5.000-5.300 r.p.m.; para nafta especial (98 octanos) tiene 8,8 de compresión y desarrolla 37 CV-DIN (42 SAE) a 5.100-5.300 r.p.m. La Fiat había pensado en una sola puesta a punto (8,8), pero decidió ofrecer la opción a raíz de nuevos impuestos italianos que recargan "todo", nafta, venta de coches nuevos, etc.... Entre paréntesis, actualmente se sigue una universal tendencia a compresiones más altas, gracias a sensibles adelantos en técnicas petroleras. En el momento de escribir sabemos que se avecina (en Europa, se entiende) una sensacional novedad en materia de combustible para automóvil...

El Fiat tiene embrague monodisco seco, a diafragma, y caja Porsche de cuatro marchas sincronizadas. Las velocidades-tope son 30 en 1ra., 55 en 2da., 85 en 3ra. y 120 en cuarta, 125 si es el "súper" de 8,8 a 1. Hay solamente dos "alemites" de engrase en todo el coche.

Las medidas son: entreejes 2027 mm. (2000 para el 600), trochas 1146 y 1211 mm., largo 3575 mm., ancho 1425 mm., alto 1385 mm. Rodado 5.50 x 12; tanque de combustible de 30 litros, peso con líquidos 670 kg., y carga útil 400 kg.

Como el 600, o más que él, el 850 brinda la sensación de estar manejando un auto más grande (sensación reforzada por amplia superficie de parabrisas y luneta). Con referencia al 600 ha sido mejorado lo bueno y eliminado lo malo, por ejemplo lo reducido del baúl. Además, la seguridad ha sido aumentada con las barras estabilizadoras, sin quitarle al coche lo divertido del manejo. Los mandos son convencionales, parecidos a los del 600. Pero el 850 tiene un sistema de calefacción mucho más completo, con radiador y ventilador eléctrico. El tablero está formado de plástico y es acolchado, con velocímetro, medidor de nafta, y luces de idiota para presión, carga del dínamo, temperatura, luces de posición, luz alta y repetidor del indicador de viraje. Como en el 600, cebador y freno de mano están sobre el túnel de aire caliente, por donde corren también las varillas de mando. Debajo del tablero, una amplia repisa sirve para guardar paquetes cómodamente.

El Fiat 850 ha sido probado durante más de un año en todas partes del mundo, desde África hasta la Patagonia, así que si usted viajó por el Sur argentino y vio un coche pequeño, raro, que corría y corría, estaba viendo uno de los prototipos 850 caminando hacia el millón de kilómetros con que Mirafiori probó y probó hasta que el sello "Aprobado" coronó los esfuerzos del Departamento Experimental. *

Por JUAN ROGLIATTI

https://argentoteca.blogspot.com

EL SEGURO DEL AUTOMOVIL

Intermedio satírico sobre

NOTA N° III

El engaño a las compañías de seguros ocupa un lugar destacado entre los "delitos tolerados" junto al contrabando, la evasión impositiva y las "comisiones extraordinarias"

https://argentoteca.blogspot.com

pequeñas estafas

por CARLOS IBAÑEZ

Es necesario reconocer que el tema del seguro, que es lo suficientemente importante en la vida del automovilista como para que **Parabrisas** le dedique una serie exhaustiva de notas, no peca de excesiva amenidad, por lo menos mientras el diálogo gire en torno de las pólizas, las primas, las franquicias, los impuestos, etc. Pero el seguro del automóvil tiene también un aspecto superficialmente divertido, aunque no lo sea tanto cuando se descubra que no solamente se trata de una profunda inmoralidad sino que también —como ocurre casi siempre con las inmoralidades— **las paga el justo en lugar del pecador.**

Comencemos con una historia de humor negro. Eran las siete de la tarde en uno de los caminos más transitados de Italia. La luz ya había desaparecido casi por completo y los camiones circulaban pesadamente, precedidos por el haz luminoso de los faros. De pronto, el conductor de uno de esos vehículos quiso restregarse los ojos incrédulamente, pero apenas tuvo tiempo para apoyar con todas sus fuerzas el pie en el pedal del freno. Si no había visto mal, dos sombras habían rodado desde el barranco que tenía a su derecha hasta venir a caer justamente ante las ruedas delanteras de su camión. Por lo menos una de esas sombras parecía un ser humano. Por suerte, los frenos le respondieron. Maldiciendo entre dientes, el camionero descendió de su cabina y se acercó a las sombras tendidas sobre el pavimento. La primera era, inconfundiblemente, una vieja bicicleta. La segunda estaba inmóvil, rígidamente inmóvil. Un hombre anciano, que aparentaba tener cerca de noventa años y estaba absolutamente muerto.

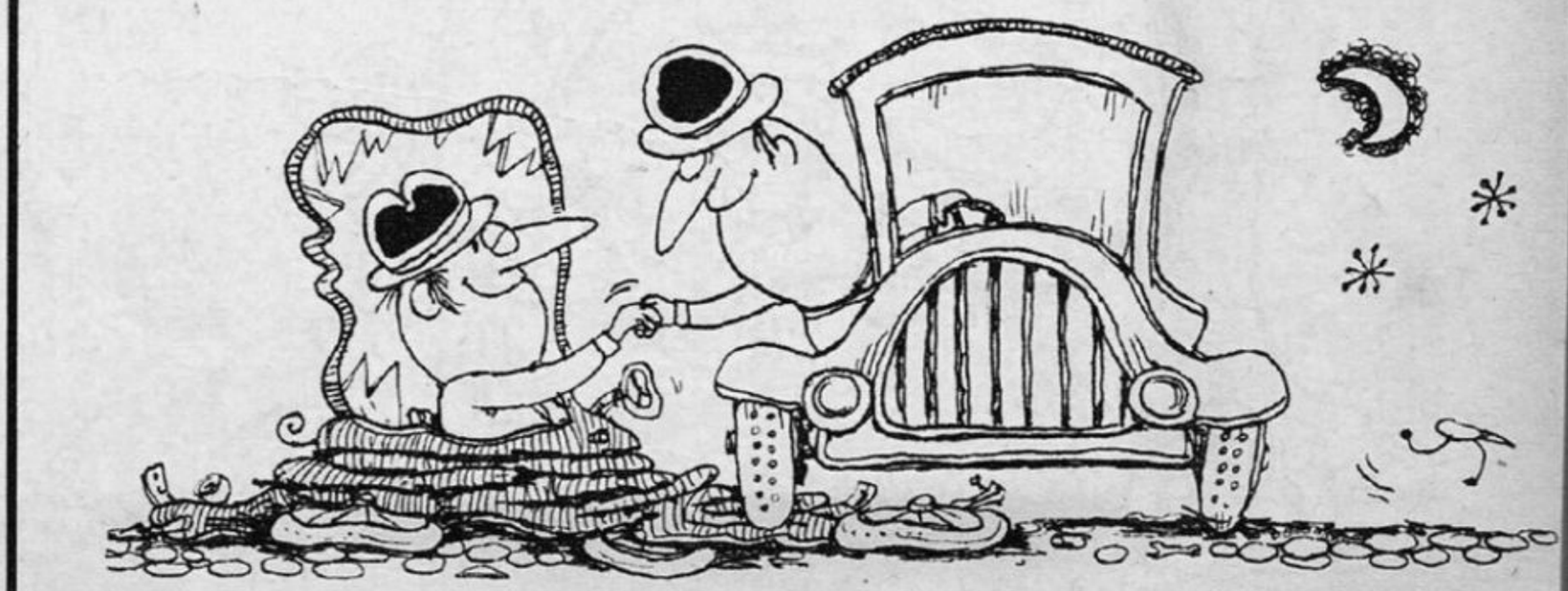
El camionero no tuvo que recurrir a los servicios de Mike Hammer para desentrañar el asunto, aunque nunca imaginó la razón que podía llevar a alguien a arrojar un cadáver ya rígido delante de su camión. El pobre anciano había fallecido —según se supo más tarde— simplemente de pulmonía. Pero sus deudos habían entrevisto la posibilidad de alzarse con algún millón de liras "sin perjudicar a nadie". Si tenían la "suerte" de que algún vehículo pisara el cadáver y la bicicleta inútil, la compañía aseguradora tendría la obligación de pagar el seguro de "responsabilidad civil contra terceros" (en Italia este seguro es virtualmente obligatorio —hay un proyecto para hacerlo también en Buenos Aires— y cubre un 10 % de los vehículos).

Tal vez en la Argentina no se haya llegado a estos extremos. O tal vez se haya llegado, pero el éxito acompañó a la maniobra y nadie pudo enterarse. **Porque la mentalidad que rigió esa fúnebre anécdota es semejante a la de muchos asegurados argentinos, que piensan que la que paga es la compañía.**

EL CIRCULO VICIOSO DE LOS VIVOS

El error básico del planteamiento de cualquier engaño a la compañía de seguros es suponer que es ella la que sale perjudicada. Y no es así. Si precisamente los seguros son tan buen negocio, es porque una compañía de seguros jamás puede perder dinero. Si su balance da pérdidas por haber pagado indemnizaciones excesivas, simplemente acude al gobierno para que éste le abone las diferencias, **porque el Estado es el reasegurador de todas las compañías.**

Para evitar esas pérdidas, las compañías elevan al año siguiente las



https://argentoteca.blogspot.com

primas que deben pagar los asegurados. Y como el gobierno no tiene ningún interés en desembolsar dinero para abonar los déficits de esos seguros, autoriza de muy buena gana los aumentos propuestos.

La consecuencia del proceso analizado es muy simple: **las "avivadas" son, en definitiva, abonadas por los mismos "vivos".** Y, lo que es más grave, también por los "tontos", que hacen lo que les corresponde. Es hora de despertar una "conciencia gremial" entre los automovilistas, no solamente en el problema —que ya entra dentro de la esfera de lo delictuoso— del engaño a la compañía de seguros, sino también en el mero hecho de pensar "total el seguro paga" cuando tritura un guardabarros por la forma inconsciente de conducir.

LOS GAJES DEL OFICIO

Estas que vamos a narrar son historias más o menos pintorescas, más o menos comunes, más o menos indecentes. En los pasillos de las compañías circulan de a cientos. Pero advertimos que ya han tomado sus medidas de defensa, y cada vez resulta más difícil y requiere una dosis mayor de imaginación encontrar un recurso nuevo.

Casi todos estos trucos se basan en el acuerdo entre el accidentado y el victimario real o ficticio. Supóngase, por ejemplo, que un automóvil no asegurado tenga un choque con otro. El culpable se pone de acuerdo con la víctima y denuncia el siniestro con atraso de varios días; mientras tanto aprovecha el tiempo asegurándose legalmente. Hay también quien después de haber padecido un daño grave abandona el automóvil en una carretera solitaria y hace una denuncia por robo. El auto aparece y los daños constan como causados durante el tiempo en que el auto estuvo en poder de los ladrones fantasmas.

El acuerdo entre culpable y víctima es muy difícil de descubrir para las compañías. Este es el caso del triángulo. El señor Pérez tiene el auto a la miseria y quiere hacerle chapa y pintura. Su íntimo amigo, el señor González, le da la oportunidad gentilmente: denuncia a su compañía de seguros haber atropellado el cachivache de Pérez y se declara absolutamente culpable. La compañía paga. Poco después, el señor Rodríguez, íntimo amigo de Pérez y González, denuncia haber embestido el coche de este último, que de esta manera también puede realizar un "lavado de cara" gratuito. Finalmente, el triángulo se cierra cuando Pérez reconoce compungidamente haberle causado daños al coche de Rodríguez. Seguir el rastro de esas complicadas maniobras es virtualmente imposible. Al año siguiente, las primas suben y todos protestamos.

Muchas veces, también, los propietarios de muchos vehículos iguales (camiones, colectivos, etc.) aseguran uno solo de ellos. Lógicamente, es ése el que tiene la desgracia de padecer todos los accidentes. Y cuando el accidente es protagonizado por algún menor sin registro, milagrosamente aparece siempre una persona autorizada al volante. ¿Y las pruebas? Hay infinidad de testigos —unos de buena voluntad, otros pagos— que se prestan a declarar falsamente, incurriendo en un delito severamente castigado en las leyes, pero difícil de imputar en la práctica.

¿Tiene solución este problema? Indudablemente, las compañías no pueden permitirse el lujo de pagar un ejército de detectives que siga el rastro de todos los asegurados para verificar su honestidad. Algunas investigaciones se realizan, pero son notoriamente insuficientes y resultan tan caras para los aseguradores que gastan mucho menos dinero abonando directamente las sumas pedidas.

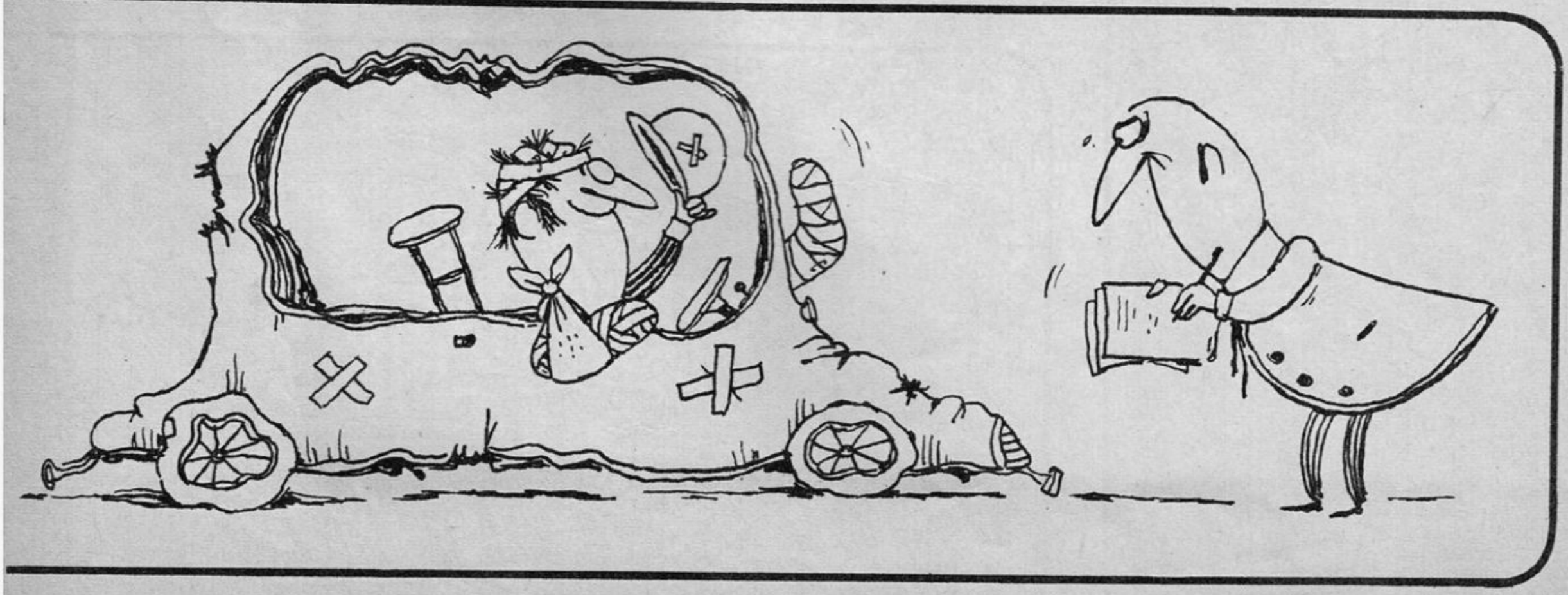
La conclusión es necesariamente pesimista. No se advierten síntomas de una mejoría a breve plazo y cada día que pasa la necesidad obliga a quienes desearían de todo corazón ser honestos y responsables, a pasarse "al otro lado". (¿Quién, por ejemplo, hoy en día, ante el sistema de las "franquicias" no espera a reunir dos o tres incidentes para denunciarlos?). **Cuantos más delitos, más altas las primas y más necesidad de engañar a las compañías que toman sus precauciones.**

POLIZA LIMPIA

Las Compañías de Seguros tienen en sus manos la posibilidad de comprobar en quién pueden confiar y en quién no. Supongamos —aunque se pueden arbitrar medios para que así no ocurra— que el primer año de asegurados paguen todos lo mismo. Al año siguiente, habrá quienes no denunciaron ningún siniestro y quienes denunciaron varios. Ya hay un antecedente cierto. Puede que todo haya sido obra de la casualidad y una víctima repetida no haya sido culpable ninguna vez. Pero al finalizar el segundo año, la posibilidad de una casualidad ha disminuido a la mitad. Y el tercer año a la tercera parte. ¿Por qué, entonces, seguir obligando a pagar lo mismo a quien es una fuente constante de ganancias para la compañía que a quien es una fuente constante de pérdidas?

La respuesta es:

LA POLIZA LIMPIA "PARABRISAS" LA PIDE PARA LOS AUTOMOVILISTAS.



https://argentoteca.blogspot.com

ROAD TESTS

Los Road Tests de la revista PARABRISAS se han publicado en el orden que se da a continuación:

El plan de próximas publicaciones de PARABRISAS incluye nuevos Road Tests, que, tal como los ya hechos, analizarán los coches de mayor actualidad: Valiant III, pick-up Chevrolet Diesel, DKW Rural y Fisore, Isard 1200, Renault R4, pick-up Gladiator, etcétera. De este modo, a través de sus páginas, desfilará la producción automovilística nacional analizada técnicamente.

Fiat 1100	Nº 13
Kaiser Carabela	Nº 14
NSU - Prinz	Nº 15
Fiat 600 D	Nº 16
DKW Auto Union 1000 S	Nº 17
Bambi	Nº 18
Di Tella 1500	Nº 20
Renault Dauphine	Nº 21
Pick Up Argenta	Nº 22
Ford Falcon	Nº 23
Isard Royal T 700	Nº 24
Valiant V 200	Nº 25
Pick Up D-100	Nº 27
Cadillac e Imperial	Nº 28
Peugeot 403	Nº 29
Renault Gordini	Nº 30
Citroën 2 CV	Nº 31
Dinarg D-200	Nº 32
Chevrolet 400	Nº 33
Studebaker 7 E 7	Nº 34
De Carlo 700	Nº 35
Pick Up Argenta	Nº 36
Volkswagen 1200	Nº 37
Peugeot 404	Nº 38
Rastrojero	Nº 39
Kombi Isard 700	Nº 40
Ford Falcon 63	Nº 41
Fiat 1500	Nº 42
Rambler Classic	Nº 43
Chevrolet Super	Nº 44
Ford F-100	Nº 45

Antes de que se agoten los números de la reserva, adquiera su ejemplar, para tener la colección completa de la más importante radiografía de automóviles argentinos y extranjeros.

Pídalos personalmente o por carta, enviando giro postal o cheque sobre Buenos Aires a:

RYELA

Piedras 113 Capital Federal

T. E. 30-8022

Precio del ejemplar: $ 55.—

Para recibirlos, por correo o certificado, agregue la suma de $ 10.— el ejemplar.

PARA UD. QUE MANEJA PERSONALMENTE SU PROPIO AUTOMOVIL

ASSICURAZIONI GENERALI

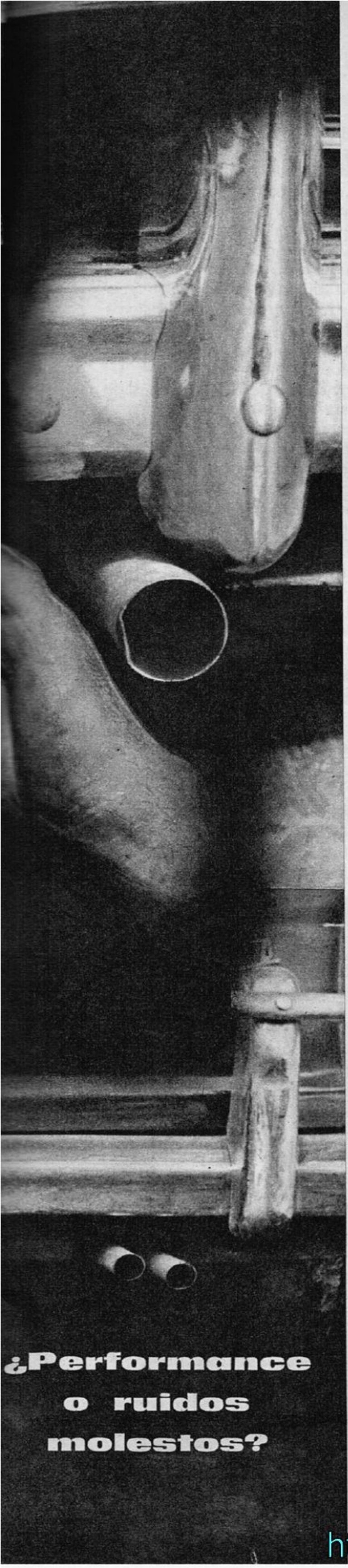
le ofrece
NUEVAS VENTAJAS!
en una moderna técnica de seguros
DESCUENTOS ESPECIALES POR
profesión
estado civil
edad

y ademas premio a la póliza limpia consistente en descuentos progresivos por ausencia de siniestros

ASSICURAZIONI GENERALI DE TRIESTE Y VENECIA
Reconquista 458 - Piso 3º - T. E. 40-9823

https://argentoteca.blogspot.com

https://argentoteca.blogspot.com



Dime qué ruidos haces y te diré quién eres. Hoy, para ciertos individuos, el automóvil es un reflejo de la personalidad o mejor, un reflejo de la personalidad que quisieran tener. La cuestión es hacer ruido, llamar la atención, destacarse de uno u otro modo, aunque fuere recurriendo a artificios sonoros. Y esto, en automovilismo se traduce en bocinas ruteras (siguen funcionando), bocinas "sorpasso" (gran negocio), bocinas comunes usadas con profusión y demás elementos sonoros.

Ahora, se ha agregado un elemento tan viejo como el automóvil, pero con una aplicación eminentemente moderna. Es el escape libre. Desde el primer automóvil, aquella máquina ruidosa que asustaba a las vacas y debía llevar un postillón a caballo siete metros adelante para prevenir a la gente que se aproximaba la silla del demonio, hasta la época actual, los fabricantes de autos se han preocupado en suprimir ruidos. La técnica moderna ha avanzado mucho en ese sentido. Hasta a los grandes **jets** de transporte se les exige una cota máxima de ruidos.

No obstante todas las razones que se pudieran invocar, el escape "abierto" es un cebo demasiado jugoso para ciertos individuos poco conscientes de las capacidades auditivas ajenas.

Actualmente, el escape libre es usado para destacarse de los demás. El individuo que maneja un auto con escape abierto se siente diferente, especie de amo y señor de una poderosísima máquina, aunque sea esta un modesto 600 o un NSU "galerita". Pero no importa, arriba los corazones, que mientras haga ruido, se puede tener la ilusión de manejar una Ferrari Super Fast o de batir los 0 - 100 kilómetros por hora en menos de 8 segundos.

El poder que da el ruido del escape se refleja en el tipo humano del conductor. Es en general un hombre joven, en muchos casos "un niño aún" que a través de su auto se siente un ser agresivo y salvaje, aureolado por esa sensación de peligro y romanticismo que no con exceso de razón le atribuyen las gentes al corredor de Turismo Mejorado, preferiblemente de cilindradas hasta mil quinientos. También trata de incorporar a su personalidad la introversión tan de moda en los corredores y esa sensación de "denso" y hastiado.

Y por supuesto, la inmensa mayoría de los conductores de escape libre jamás han corrido una carrera de autos.

La teoría del escape libre, tal como se emplea en muchos casos, consiste en un pasaje directo desde la salida del múltiple de escape y en una derivación controlada que pasa a través de un silenciador convencional. De este modo, el conductor que ve o presiente que el ruido de escape puede traerle algún inconveniente, pone la posición silenciosa. Luego, de las dos salidas de escape que figuran en el automóvil, sirve una para que la gente lo mire y otra para que la autoridad —que no entiende de romanticismo ni introversión— lo deje pasar previo pago de la consabida multa. Luego, el escape libre no obedece a una razón de aumento de performance, que por otra parte solo podría ponerse de manifiesto en las competencias de "luz verde".

Teóricamente, el escape libre debería formar parte de un conjunto

Andar en un auto silencioso es señal de auténtico señorío. Correr atronando las calles es un complejo de inferioridad...

https://argentoteca.blogspot.com

de preparación del automóvil, formado por una serie de factores que van desde suspensión y frenos hasta árbol de levas y carburación, pasando por cinturones de seguridad, barra antivuelco, asientos especiales y demás yerbas. En otras palabras, no es un trabajo que pueda ser realizado en el fondo de la casa o en el garaje del amigo.

Tomado en forma aislada, el escape libre no ofrece mayores ventajas técnicas sobre el convencional provisto de fábrica, salvo la de hacer creer a los demás que el auto está "tocado". Hay sí un incremento en potencia, pero es mínimo y no compensa el gasto.

Desde la introducción del automóvil "nacional", se ha ido especializando una industria del tipo artesanal alrededor de determinadas marcas de vehículos, que no es otra que la de los "preparadores"' o "tuners".

Esta gente, conociendo el vehículo, puede ofrecer distintos grados de preparación, esto es, diferentes velocidades topes y piques, de acuerdo con los requerimientos del cliente o del dinero disponible. Entre todas ellas está contemplado el caso del hombre que quiere en su auto "un poco más" sin llegar a lo ruidoso. Con cierta preparación de motor esto se consigue. El conductor puede "ganarle" a la competencia directa sin hacer demostraciones de sonoros HP. Ahora falta saber si esto es lo que realmente buscan los "pilotos" de escape libre.

Con cierta frecuencia, las autoridades de tránsito de la ciudad de Buenos Aires efectúan "operativos" tendientes a la represión de los escapes libres. Se detienen automóviles y si el conductor no cuenta con un escape a través del silenciador, el automóvil es llevado a una playa habilitada al objeto, en la cual quedan hasta que alguien solucione mecánicamente el asunto, dado que de ella tienen que salir "silenciosos" (y con la multa pagada). Para el usuario de escape libre el problema se presenta triste y tenebroso cuando los operativos se realizan los días viernes por la noche, que se traduce en buen romance en dejar el auto hasta que el día lunes lo arregle el mecánico.

Tal vez el sistema pueda parecer efectivo, pero no lo es por la gran cantidad de automóviles a controlar y el escaso personal en comparación con dicho número. Siempre alguno se filtra por la red y no solamente eso, día a día son más los que andan con el escape "trucado".

Por otro lado, el escape libre o mejor dicho, hacer ruido con el caño de escape, no es privativo de enloquecidos del automóvil. Infinidad de colectivos y ómnibus de transporte hacen un ruido equivalente o más y para ellos no cuenta la multa. En el caso que esta corriera, las organizaciones de transporte privados cuentan con medios legales (?) y/o dilatorios que hacen inoperantes los esfuerzos bien intencionados de la Dirección de Tránsito.

Por falta de medios, ya que se necesitaría una organización y un equipo técnico numeroso, las comprobaciones que efectúan los inspectores de Tránsito deben depender exclusivamente del oído. El hombre hace acelerar el automóvil supuestamente en infracción y si su capacidad auditiva lo percibe como fuera de lo normal, va la detención y la multa. Tal vez parezca un sistema poco técnico y sujeto a los errores humanos, pero dentro de las disponibilidades, es lo mejor.

El conductor de escape libre sabe que está en infracción, teórica y prácticamente. Luego, no debe quejarse o alegar desconocimiento, como sería en el caso de un estacionamiento no permitido sin señal o cosa por el estilo.

El buen sentido indica directamente, sin necesidad de que un organismo público lo indique, que el ruido es algo que debe evitarse en lo posible, simplemente porque molesta a los demás. Esa razón simple es fundamental.

La gente de la ciudad, de cualquier ciudad, vive en un mundo de ruidos. Siempre está percibiendo sensaciones auditivas, aún durante el sueño. Años y años de lo mismo, nos acostumban a aceptarlos como cosa común y corriente. El escape libre contribuye con su granito de arena a la neurosis colectiva del ruido. *

Carreras son carreras; lástima grande que las calles de Buenos Aires no sean el triángulo de Tres Arroyos o la famosa Mar y Sierras.

https://argentoteca.blogspot.com

CALIDAD FIAT

moderno, confortable,
veloz, seguro y económico

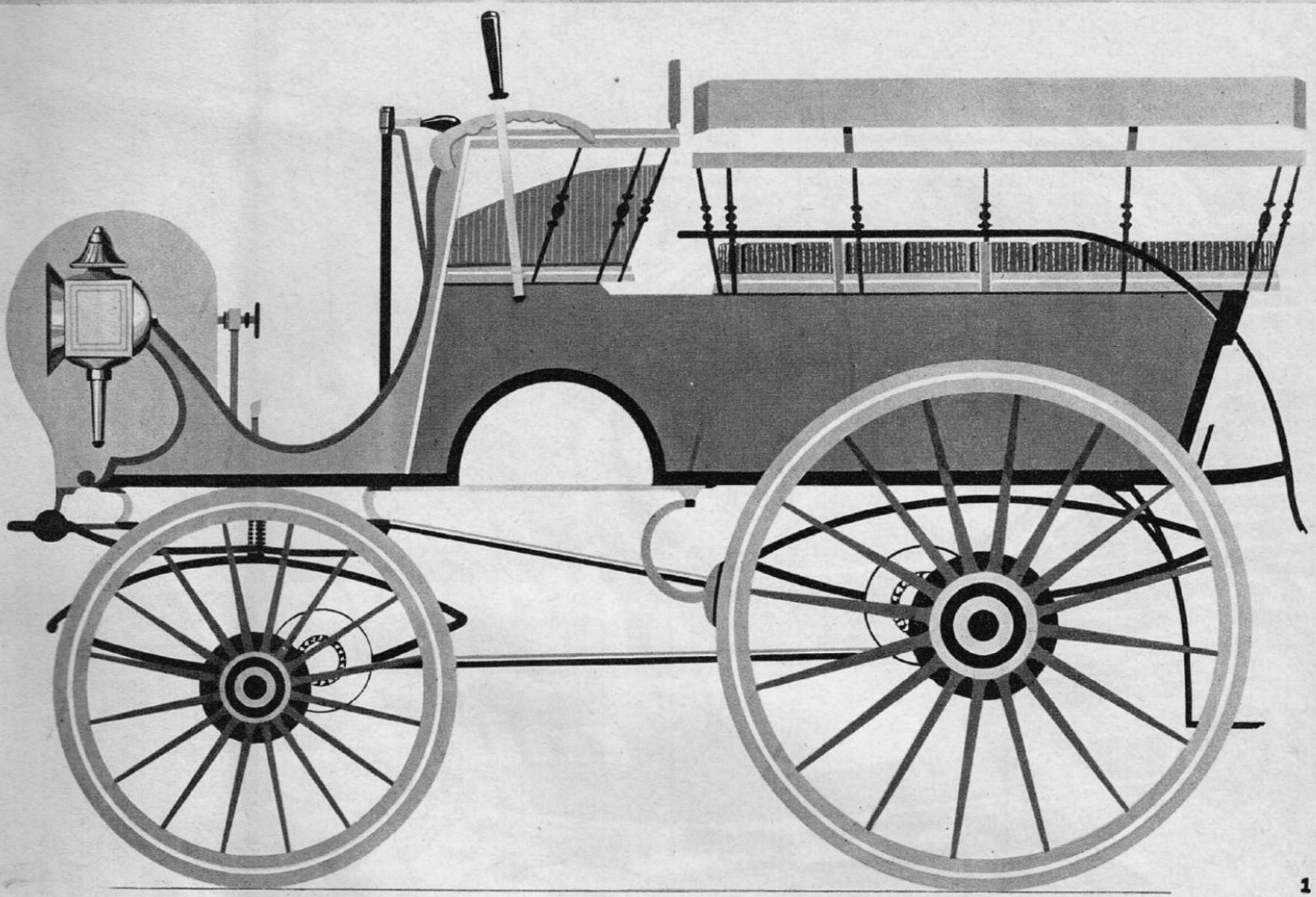
el 1500
gran clase

DIRECTA

https://argentoteca.blogspot.com

UD. Y EL AUTOMOVIL ¿SE CONOCEN?

AL COMPAS DE DOS



No es una nota sobre tangos de arrabal, sino una explicación de lo que pasa cuando usted pone la primera en su auto.

Ya tenemos una idea general de cómo funciona el motor y sus accesorios. Todo este conjunto de carburador, bomba de aceite, platinos, y etcéteras, sobre lo cual ya hemos hablado y volveremos más adelante en mayor detalle, conduce a la producción de potencia. Cuando los cilindros comprimen, la chispa enciende, y la combustión hace fuerza, el cigüeñal gira con un fuerte impulso; ésa es, entonces, "la potencia del motor".

Ahora bien, ¿cómo aprovechamos esa potencia del motor? ¿Acoplamos el cigüeñal directamente a las ruedas? No podemos.

Resulta que la potencia que genera un motor no es siempre la misma. Y que un motor de explosión no puede arrancar sin una "ayudita".

Vamos primero al arranque del motor. Tomemos un motor eléctrico. Probablemente todos nosotros hemos tenido la experiencia de algún tipo de motor eléctrico (heladera, licuadora, máquina de afeitar, etc.), que se "traba", o bien por caída de tensión o bien porque de alguna manera se bloquean las cuchillas, paletas, etc., que el motor mueve y que cumplen la función a la cual va destinada la máquina.

Podemos hacer una prueba práctica. Tomemos un ventilador casero. Sostengamos una de las paletas fuertemente en la mano y pongamos el artefacto en marcha. La paleta no caminará. Ahora soltemos la paleta e inmediatamente empezará a girar. Resulta que el motor eléctrico no tenía la fuerza como para impulsar las paletas venciendo la resistencia de la mano; pero la energía o potencia estaba ahí "almacenada" o "esperando" que la mano soltara las paletas para empezar a funcionar. Al mismo tiempo, observamos otro fenómeno: normalmente, basta enchufar el ventilador, o activar la llave de puesta en marcha, para que el motor eche a andar sin más trámite (suponiendo, por supuesto, que usted se encuentre al día con la cuenta de la luz...)

Pero en un motor de automóvil, esto no puede ocurrir. Hay una serie de cosas que deben funcionar en forma

https://argentoteca.blogspot.com

POR CUATRO

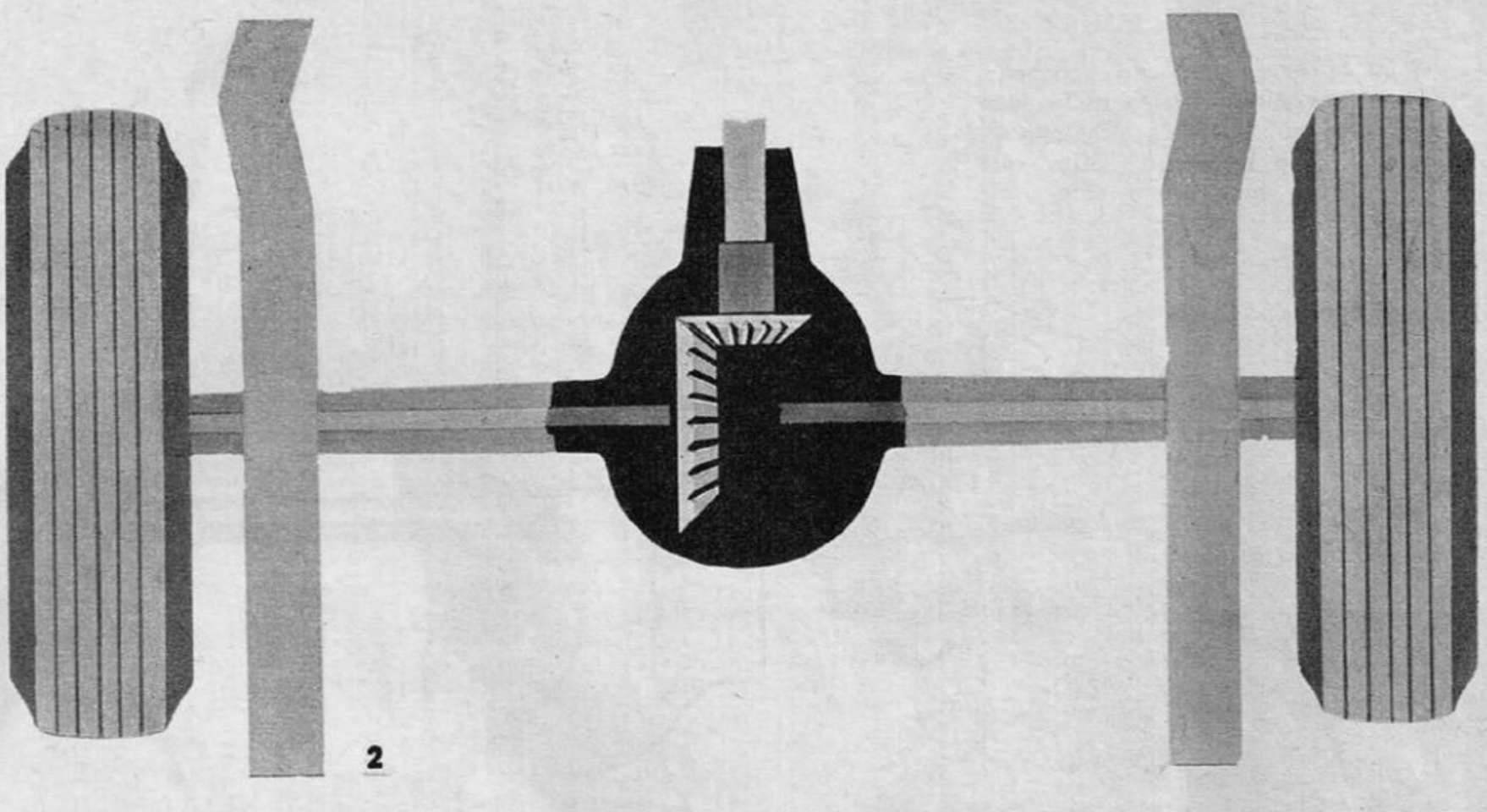
por RONALD HANSEN

Ilustraciones de RUBENS COUSO

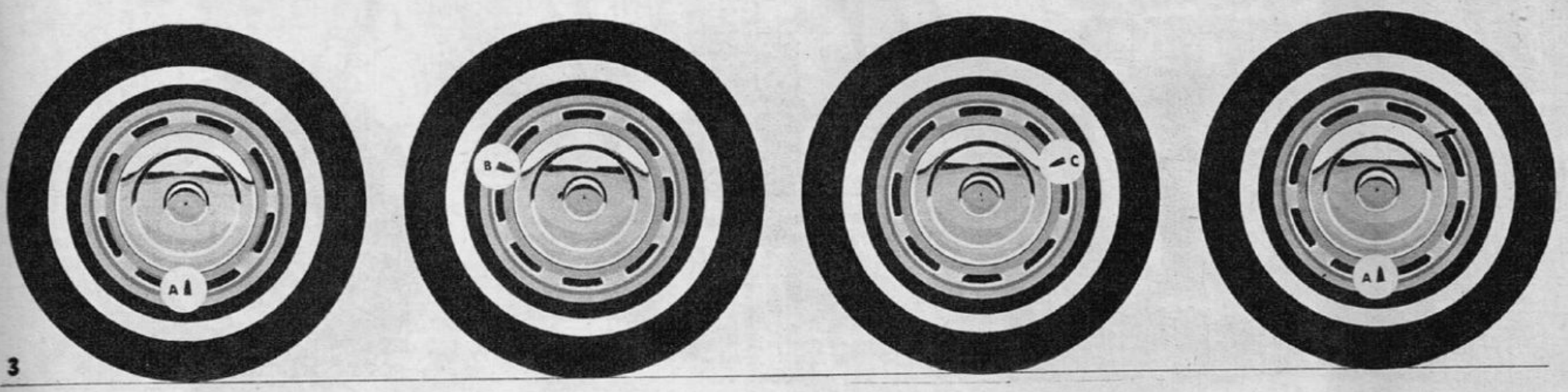
1 Los primeros carruajes sin caballos no tenian cajas de velocidades, sino transmisión directa del motor a las ruedas. Las complicaciones vendrían mucho tiempo después.

2 Idea esquematizada del mando final de un auto moderno. El piñón manda la corona y ésta las ruedas mediante los palieres. El diferencial no se incluye en el dibujo.

3 Representación esquemática del "desarrollo" de una rueda. Un punto cualquiera en su periferia gira sobre una distancia 3,14 veces mayor que su diámetro.



2



3

simultánea para que pueda andar.

Las válvulas deben abrirse y cerrarse, el rotor del distribuidor debe girar, la bomba de aceite debe enviar fuertes chorros de lubricante, etcétera. Claro, todo esto ocurre en forma simultánea porque los accesorios del motor están accionados por una fuente común de energía, el cigüeñal (directa o indirectamente); pero resulta que todo este conjunto no echará a andar a menos que su impulso inicial provenga de una fuente exterior. USTED tiene que darle el primer movimiento a un motor de auto, para que sus partes comiencen a funcionar como una orquesta perfecta.

Anteriormente, USTED lo hacía directamente, mediante una manivela acodada, la famosa "manija de puesta en marcha"; hoy por hoy se usa un motorcito eléctrico de arranque o "burro de arranque", sobre el cual ya hemos hablado.

BURROS

Lo que sí viene al caso es que si el motor se para, no puede empezar a andar de nuevo sin un impulso de afuera. Ya vemos, entonces, por qué no podemos acoplarlo directamente a las ruedas. En primer lugar, habría que poner el coche en marcha empujándolo; por otra parte, cada vez que debiera detenerse, aunque fuera por un instante en una bocacalle, sería necesario repetir la operación. Desde los primerísimos momentos de la evolución del automóvil se vio, entonces, la necesidad de poder desacoplar el motor, para que éste pudiera seguir girando con el vehículo detenido y también, por supuesto, para hacer factible la puesta en marcha inicial.

Por otra parte, se vio que era necesario que ese dispositivo de acople y desacople pudiera tener la facilidad de "patinar" o "deslizarse" en los momentos en que entrara a funcionar, porque de lo contrario, al quedar conectado el giro del motor con las ruedas, el vehículo daría un violento brinco para adelante. Así se fue llegando al "embrague", dispositivo cuyo funcionamiento explicaremos oportunamente. Revisando las especificaciones de los primeros automóviles y, más que nada, motocicletas, comprobaremos que en muchos casos poseían simplemente un motor y un embrague. En algunos casos, ese embrague tenía una traba que lo mantenía desacoplado, para poder efectuar cómodamente la puesta en marcha.

POTENCIA Y CUPLA

Pero un embrague no basta. Ahora entra a jugar otro factor. La potencia de un motor no es la misma cuando anda despacio que cuando anda ligero. Ocurre que "potencia", o "H.P." o "C.V." es un factor que juega en función de tiempo. La potencia se expresa como "tanta fuerza en un segundo" o "en un minuto".

Esto, sin embargo, es solamente hasta cierto punto. Es inútil que el motor gire locamente si en cada carrera aspira poca mezcla. Cuando va relativamente despacio, aspira bien; pero a medida que empieza a girar cada vez más, va siendo menor el tiempo de que dispone para aspirar mezcla, y entonces la potencia que, simplificando mucho, es el producto

https://argentoteca.blogspot.com

AL COMPAS DE DOS POR CUATRO

4 En la actualidad, una aplicación de la transmisión directa es la dada por algunos "kart" y "motokart", como el que se ilustra. Otros kart tienen embrague y caja.

4

de r.p.m. x mezcla aspirada, decae aunque el motor gire más aprisa.

Vale decir: hasta cierto punto el motor desarrolla más potencia cuanto más ligero gira. Pasado ese punto, puede llegar a girar más velozmente pero la potencia decae. Por eso vemos que en las especificaciones de motores se citan cifras como, por ejemplo, "100 H.P. a 5.000 r.p.m."; a menos de 5.000 r.p.m., la potencia generada es menor que 100 H.P., y a mayor régimen, también. Los 5.000 r.p.m. no son, como mucha gente erróneamente supone, los máximos, sino los que permiten que el motor desarrolle su potencia máxima. Un motor de potencia máxima a 5.000 r.p.m. generalmente podrá llegar a 5.500 r.p.m. más o menos, estando limitada la cifra tope no solamente por la resistencia mecánica del motor, sino por el hecho de que el llenado de los cilindros disminuye tanto que ya no puede sostener la potencia como para que el motor siga acelerando.

Entonces tenemos que, dentro de límites amplios, la potencia erogada es proporcional a la velocidad de rotación del motor. Aquí, en realidad, tendríamos que iniciar una larga disquisición sobre "potencia" y "cupla motriz", la cual evitaremos para tratar el tema más ampliamente en un momento posterior. Digamos simplemente que, para expresarlo muy sencillamente, cuando se circula a velocidad constante se usa "potencia" y cuando se acelera se usa "cupla motriz".

La "cupla motriz" máxima se desarrolla generalmente a un régimen sensiblemente inferior al que corresponde a la máxima potencia. En el caso del ya referido motor de 5.000 r.p.m., correspondería una cifra de 2.500 más o menos para la cupla máxima.

Ahora bien, la cupla que emite un motor de "100 H.P." puede ser del orden de los 25 metro-kilos, vale decir, la fuerza que ejercería un peso de 25 kilos en un brazo de un metro de largo ("kilográmetros").

Supongamos que nuestro motor eroga entonces 25 mkg. Los desarrollará a 2.500 r.p.m. aproximadamente. Ahora bien, si nosotros acoplamos las ruedas al motor sin variación de régimen; éstas también girarán a 2.500 r.p.m. Si sabemos que el desarrollo (circunferencia) de la rueda es del orden de los 2 metros, a 2.500 r.p.m. de rueda corresponderán 2.500 x 2, 5.000 metros/min., 300 km/hora.

Como esto es imposible, porque el motor no tiene potencia para hacer andar el auto a trescientos por hora, entonces debemos reducir la relación de engranajes a un valor tal que sea factible. En un auto de 100 H.P. será aproximadamente de 4 a 1 la primera reducción que se verificará en el eje trasero, llamado comúnmente —aunque erróneamente— diferencial. Dividimos 300/4 y obtenemos 75 km/hora, a 2.500 r.p.m., que coincide bastante ajustadamente con lo que se obtiene en la práctica.

(Continuará)

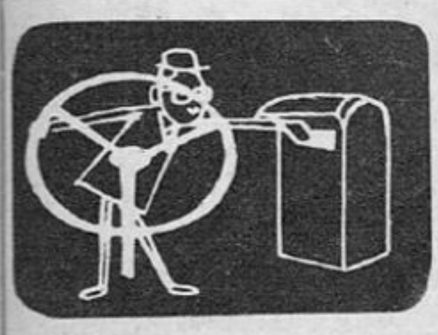
https://argentoteca.blogspot.com

suplemento del litoral

A LOS AMIGOS DEL LITORAL

Los automovilistas son una cofradía de muy amplias fronteras. Hablando de autos, todos se entienden —o no—. Pero ocurre que ese universo tiene también mundos particulares.

Para atender las necesidades de ese mundo, es que salimos con este suplemento del Litoral. Para decir cosas que si bien pueden ser interesantes para todos, tienen otro color dichas por y para quienes conocen el detalle. Y aquí estamos, con las noticias y las cosas propias de la zona. O sea, un amable y apartado rincón donde se hable en familia.



Correo Parabrisas

En este espacio de PARABRISAS LITORAL, contestamos preguntas de lectores en la zona que este suplemento abarca. Escribir a: CORREO LITORAL PARABRISAS, Av. Alem 884, Capital Federal

DISTRIBUIDOR

En una nota que hicieron ustedes sobre robos, me interesó sobremanera lo que dijeron en dos frases: "puede hacerse en cualquier automóvil, basta sacar la tapa del distribuidor, quitar el rotor, y colocárselo en el bolsillo" y "la operación requiere escasos segundos".

Comprenderán ustedes mi desesperación cuando después de pelear veinte minutos entre las paletas del radiador de mi Ford 46 decidí sacarla por abajo, para lo cual debí introducirme debajo del coche; solo así logré sacar el rotor, que dejó su aceitosa firma en el bolsillo de mi saco...

F.J.A., Maciel, Santa Fe.

Bueno, evidentemente si decimos que la operación puede hacerse en escasos segundos, se refiere a coches con el distribuidor colocado en forma más o menos convencional, lo que, por cierto, no ocurría con esos modelos de Ford que lo tenían montado sobre el extremo del eje de levas...

RENAULT 1951

1) ¿Presión de las gomas?

R. 15 libras adelante, 24 atrás.

2) ¿Puede conseguirse el manual?

R. Mario Vagani, Cangallo 3045, Cap. Fed.

3) Con respecto al combustible me han indicado varias combinaciones, espe-

Pick-up **FORD F-100**

EN SANTA FE

...y también en Santa Fe, 2.900 m2. de superficie cubierta constituyen los grandes talleres dotados de maquinarias modernas y mano de obra altamente especializada permitiéndole ofrecer una inmejorable y rápida atención técnica a su unidad FORD...para mantenerla íntegramente FORD.

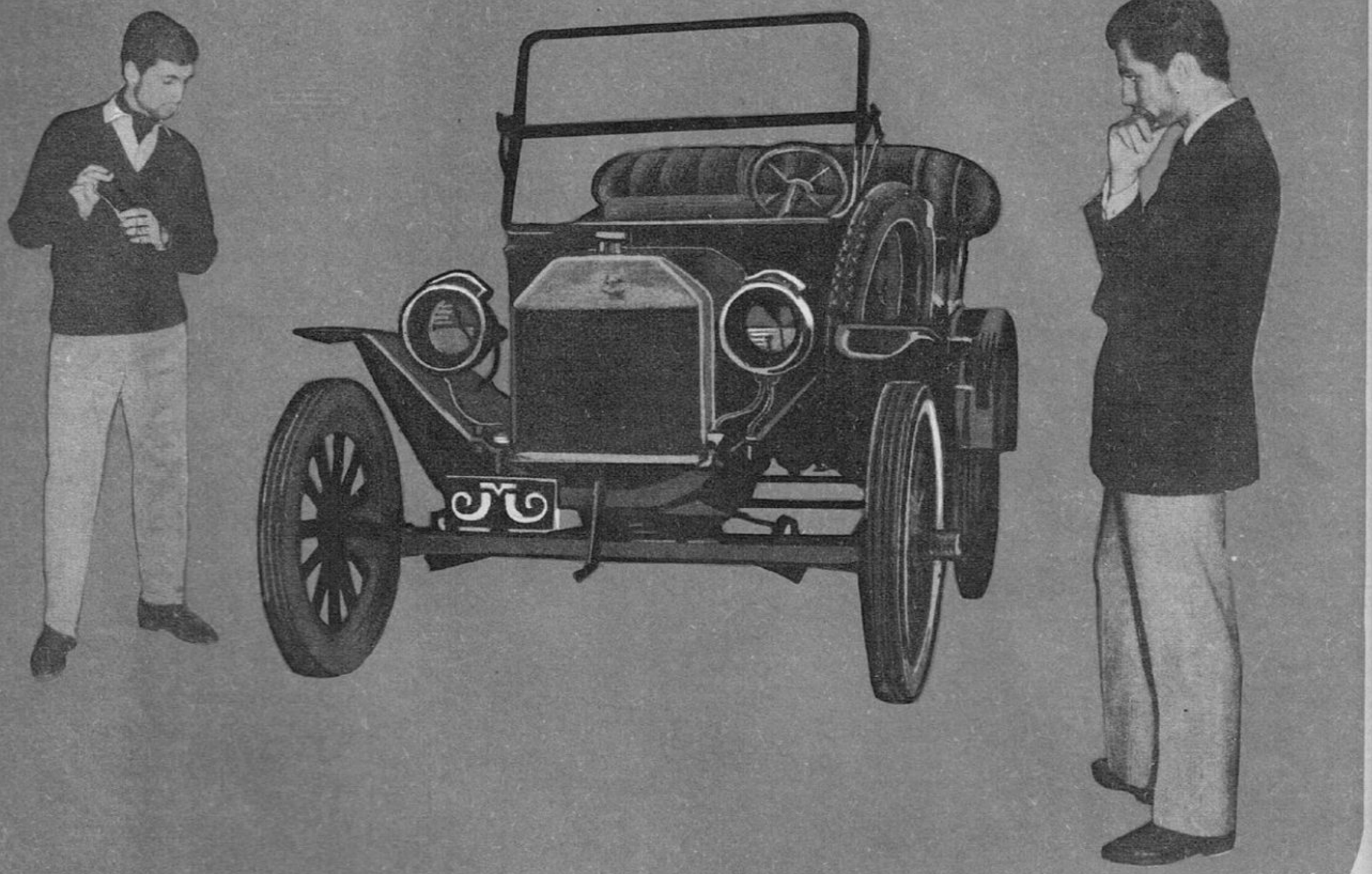
Afinación · Mecánica general
Tapicería · Chapería · Pintura
Lavado · Engrase

FORD F-100: la única Pick-up argentina con transmisión silenciosa de 3 velocidades totalmente sincronizadas. Diseño, resistencia y confort para que Ud. corra en punta!

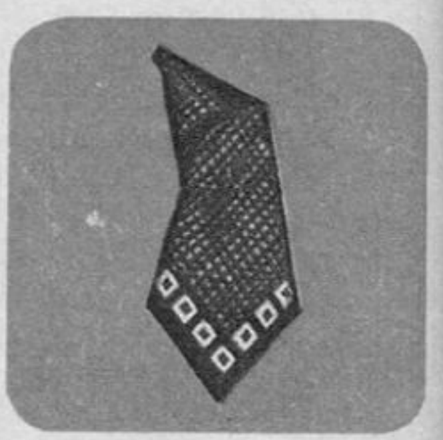
CONCESIONARIA
ARMANDO & PAMPIGLIONI S.A.I.C.A.
VENTAS:
RIVADAVIA 2845 ◦ TEL. 30333 ◦ 31704
TALLERES:
25 DE MAYO 2666 · TEL. 39617 · SANTA FE

https://argentoteca.blogspot.com

andar seguro...
distinción segura...



Para cada instante de su relación comercial o íntima, MOUSTACHE "VISTE" su máxima distinción masculina, jerarquizándolo con sus prendas SPORT, "TODO ANDAR" y VESTIR; MOUSTACHE... posee el "PIQUE" DEL FUTURO, porque viste solamente al hombre elegante.



SOBRIEDAD FRANCESA EN...

Moustache

HABILLE A L'HOMME ELEGANT

GALERIA CESAR - RIOJA 1140 - LOCAL 17

https://argentoteca.blogspot.com

Correo Parabrisas

cial/común 50/50, 70/30, etcétera.

R. Use común al 100 %.

4) ¿Dónde puedo conseguir un engranaje y sinfín para velocímetro?

R. Pruebe en SAMYA, Ecuador 1460, Capital Federal.

5) ¿A qué velocidad conviene colocar 2a. y 3a.?

R. Si bien no tenemos experiencia directa del coche, creemos que conviene poner la segunda a los 15-20 km/h y la tercera no abajo de los 40. Y no andar a menos de 40 en tercera.

R.M., Rosario.

WILLYS AMERICAR

1) ¿Qué bujías recomiendan?

R. Champion J-11 o equivalentes, a 0,030" de separación entre electrodos.

2) Este coche tiene manómetro eléctrico. ¿Es posible adaptarle un circuito de filtrado de aceite? ¿No disminuye esto la presión a que debe circular el lubricante?

R. La modificación no es imposible, pero seguramente involucrará un costo bastante elevado. Tal vez le convenga más resolver el problema por vía de frecuentes cambios de aceite, digamos cada 1.500 kilómetros. La eventual incorporación de un filtro no afectaría sensiblemente la presión en el circuito. Habría que agregar un poco más de aceite en cada reposición.

3) Mi motor pistonea mucho en baja. ¿Puede ser carbón en la tapa? ¿Alguien puede venderme un manual de este coche?

R. Puede muy bien ser carbón en la tapa. Puede ser que esté fuera de punto. Puede ser que las bujían estén viejas o muy sucias. Hay varias causas posibles. Para manuales, consulte con Mario Vagani, Cangallo 3045, Capital Federal.

C.S.C., Rosario

FRENAR CON CAJA

¿Es conveniente usar la caja para frenar? Me refiero al uso de automóviles normales de andar en la calle...

R. Es bastante discutido... y discutible. Una cosa es "frenar" con la caja y otra colocar una marcha baja a medida que el coche vaya perdiendo velocidad. Si los rebajes se usan para hacer que el coche reduzca la velocidad más o menos bruscamente, es evidente que, a lo largo del tiempo, la transmisión desarrollará juego más rápidamente que en uso normal.

De cualquier forma, todo conductor debería saber hacer rebajes y enganchar marchas bajas para casos de emergencia (camino muy resbaloso, pérdida de frenos, insuficiencia de éstos, etc.) Se trata simplemente de desembragar, acelerar el motor, pasar a la marcha más baja y embragar nuevamente. Ya no es necesario hacer "doble embrague", excepto en los coches cuya primera velocidad no es sincronizada.

SERVICIO ESPECIALIZADO
DKW - AUTO UNION

FRANCISCO JOSE KAZMER
Santiago 1441 - ROSARIO

CLUB SIAMBRETTA EN ROSARIO

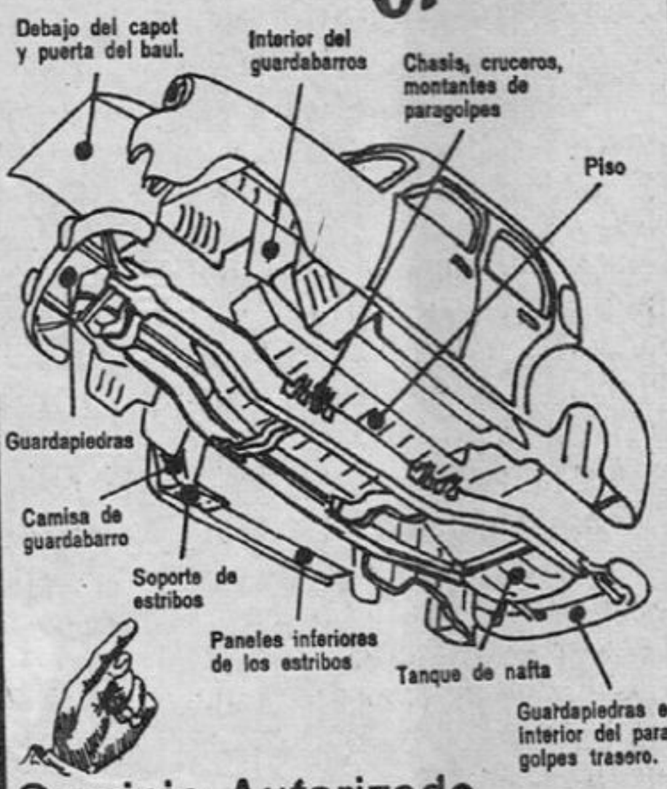
"Seis años rueda a rueda empeñados en la conquista de la Ardilla de Oro"

Desde 1958, el Club Siambretta (filial Rosario) se destaca entre las unidades de su tipo, especialmente por sus excursiones en grupo; ya han visitado Buenos Aires, Paraná, Santa Fe, Rafaela, Río IV, Victoria, etc., y, además, importantes establecimientos industriales como Siderurgia Argentina (San Nicolás), La Helvética (Cañada de Gómez) y La Emilia (también en San Nicolás), quedando muchos más en programas para ir desarrollando.

Las visitas, sin embargo, no representan más que una parte de sus actividades, que se complementan con la parte social (cenas mensuales de camaradería con sorteos de premios) y deportivas: regularidad, gymkhanas, velocidad mínima, etc., culminando con la "Ardilla de Oro", la cual se otorga una vez por año como máximo galardón de la entidad, al conductor y acompañante que más puntos totalicen en las pruebas y actos realizados durante el año. La presentación se hace por separado, a acompañante y conductor.

Los interesados, a Córdoba 2712, Rosario, o a los teléfonos 47797 y 46847.

UNDERSEAL
* Revestimiento a base de CAUCHO



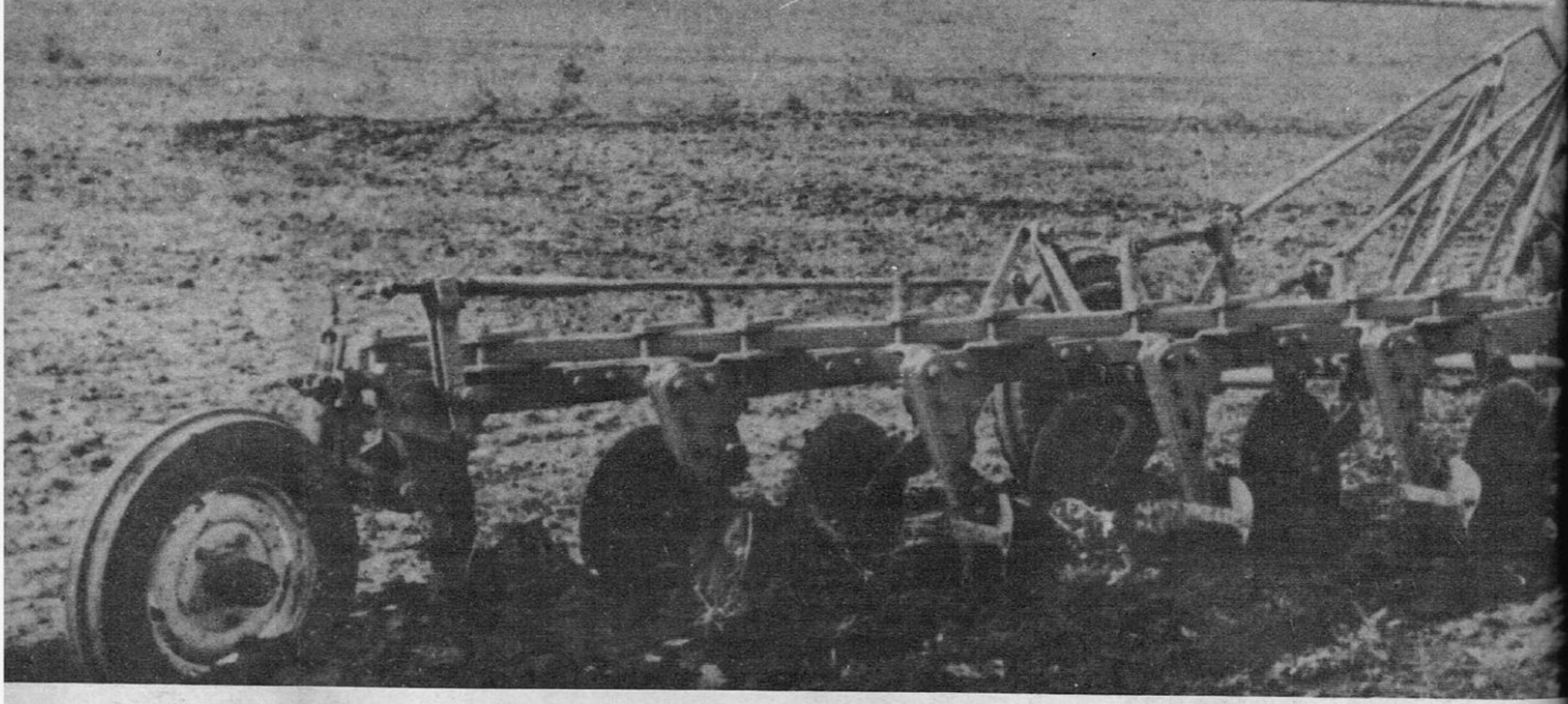
Servicio Autorizado

TALLER "EL COCO"
de JUAN NICCHI
VIRASORO 1646 - ROSARIO

https://argentoteca.blogspot.com

TRACTORES... Y

Santa Fe suministra tractores a toda la Argentina, desde las fábricas John Deere y Rheinstal-Hanomag Cura en Granadero Baigorria. Cada tractor equivale a 15 equinos...



Afuera puede haber escarcha en la gramilla, o un sol abrasador puede estar calcinando el tinte de las baldosas; la alesadora de precisión siempre funciona a 20 grados, sea cual fuere la temperatura exterior. La explicación: su precisión es de una milésima de milímetro, y la más mínima variación de dilatación de metales echa por borda todos los cálculos de los ingenieros.

Esto no pasa en una planta productora de cohetes astronáuticos, sino en las fábricas de tractores que se encuentran instaladas, una cerca de la otra, en Granadero Baigorria (S. F.), pertenecientes, respectivamente, a Rheinstal-Hanomag-Cura y John Deere. Juntas, en este año producirán 8.500 unidades. Muchos tractores, pero aún con la producción de las otras cuatro fábricas existentes en el país (Fiat, Deca, Fahr y Case), no alcanzan a cubrir la voraz demanda de nuestro agro (en 1947, 1 tractor cada 734 has. cultivadas, en 1960, 1 cada 188, y faltan muchos todavía). La producción no cubre la demanda por problemas con los subcontratistas; compradores siempre hay, porque se necesitan, y porque, además, los chacareros pueden descargar los tractores en su pago de impuesto a los réditos.

Claro que, por otro lado, el Estado cobra ingentes sumas en materia de impuestos por cada tractor vendido...

No basta sentarse y vender, por supuesto. Un tractor cuesta entre 700.000 pesos y 1.000.000, y hay que mantener elevados ritmos de producción para que los gastos no se eleven aún más. Hanomag y John Deere, ambos, poseen extendidas redes de distribución que abarcan todo el país y que aseguran el "service" en cualquier parte.

La circunstancia de que ambas fábricas se encuentren tan cerca permiten aseverar que de Granadero Baigorria salen tractores en cantidad y calidad para todo el agro argentino. Ambas fábricas tienen aproximadamente la misma superficie cubierta, 25.000 metros cuadrados, y ambas tienen fuerzas operarias del orden de los 1.000 agentes.

Según INTA, la población equina bajó de 7,3 millones en 1947 a 4,5 millones en 1960; en ese mismo lapso, la cantidad de tractores aumentó en un 379 %. Un tractor hace el trabajo de 15 caballos, y mientras no trabaja, no come...

Estos son los tractores que producen Hanomag y John Deere:

FICHAS TECNICAS JOHN DEERE MODELO 730:

2 cilindros, válvulas a la cabeza, 4 tiempos, 6.161,5 c.c., 155 × 161 mm., 58,8 HP en la polea a 1.250 r.p.m. Lubricación a presión, filtro de aire en baño de aceite. Enfriamiento a agua con bomba centrífuga y termostato. Sistema eléctrico de 6 volts con arranque, dinamo y regulador de voltaje. Embrague de 6 discos secos. Caja de 6 marchas adelante y 1 atrás. Velocidades en km/h: I, 2,2; II, 3,6; III, 5,6; IV, 7,0; V, 9,2; VI, 18,1; MA 5,4. Polea de 327 mm. de diámetro por 187 mm. de ancho, 1.125 r.p.m. bajo carga. Frenos de expansión interna sobre las ruedas traseras. Neumáticos 6.00 × 16, 6 telas, y 13,6 por 38, 6 telas. Arrastra un arado de 5 rejas, 356 mm.

https://argentoteca.blogspot.com

BUENOS

JOHN DEERE MODELO 445:

2 cilindros, 2 tiempos. 98 × 4 × 114,3 mm., 1.737 c.c., 41 HP a 1.850 r.p.m. Enfriamiento, lubricación y filtro de aire como el anterior; sistema eléctrico de 12 volts. Embrague monodisco seco y caja de 5 marchas. Vel. km/h: I, 1,96; II, 4,37; III, 7,07; IV, 10,32; V, 22,11; MA, 4,22. Polea de 230 mm. de diámetro por 162 mm. de ancho, 1.267 r.p.m. bajo carga. Frenos de disco de accionamiento individual o simultáneo. Neumáticos: 5.00 por 15, 4 telas; 13,6 × 38, 4 telas. Arrastra un arado de 3 rejas de 356 mm.

HANOMAG R-60

4 cilindros, 4 tiempos, con camisas cambiables. 110 por 150 mm., 5.702 c.c., 60 HP a 1.500 r.p.m. Filtro de aire en baño de aceite, enfriamiento a agua, lubricación a presión con 3 filtros. Sistema eléctrico de 12 v. con dinamo, arranque y regulador de voltaje. Embrague monodisco seco y caja de 5 marchas. Velocidades en km/h: I, 4,72; II, 6,73; III, 8,16; IV, 13,44; V, 23,5; MA, 3,61 km/h. Polea de 425 mm. de diámetro. 1.128 r.p.m. bajo carga. Neumáticos: 7.50×20 y 15×30. Peso aproximado 3.700 kgs.

HANOMAG R-40

Detalles como el anterior, salvo los siguientes: 90×110 mm., 2.799 c.c., 40 HP a 2.200 r.p.m. Velocidades en km/h: I, 4,036; II, 5,44; III, 8,146; IV, 12,575; V, 19,815 km/h. Polea de 265 mm., 1.572 r.p.m. Neumáticos: 6.00 × 20 y 12 × 38. Peso aproximado: 2.290 kgs.

Nuestro agradecimiento a los señores Larry A. Bell y Siguard von Wurmb, por la colaboración prestada.

CLUB DE TRANSITO

"DOBLE FILA"

Por cierto que el automovilista en todo el mundo no se caracteriza por su sentido de solidaridad. En algunas partes son más o menos tolerantes que en otras, pero lo indiscutible es que en la mayoría de los hombres que se sientan detrás de un volante ya se ha hecho carne la idiosincrasia de la máxima "ventajita".

Por ejemplo, en lo que a estacionameinto se refiere. Debido a los abusos que se cometían, nuestras autoridades tuvieron que prohibirlo en una extensa zona central de Rosario. Y la acción constante de la vilipendiada grúa ha sido necesaria para que la ordenanza se respete.

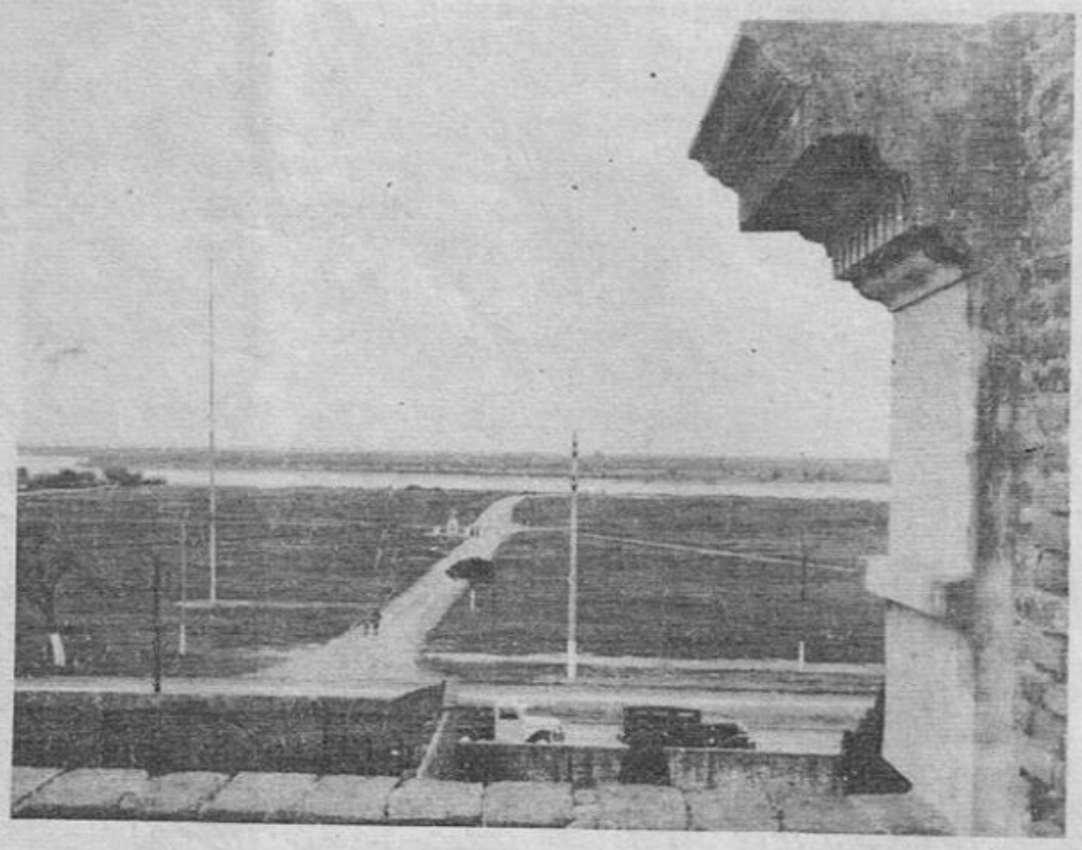
Por ejemplo, en lo que a estacionamiento se renuevo, por cierto: el del estacionamiento en doble fila, mal hábito que afecta no solamente a nuestra ciudad, por supuesto, sino a todas las ciudades del país. Conductores excesivamente cómodos o desaprensivos dejan los coches en doble fila, haciendo pasibles de fuertes multas y, además, ocasionando la mar de inconvenientes a los otros automovilistas: dificultad de pasar, necesidad de efectuar innumerables maniobras en caso de quedar "atrapado", y las consabidas reacciones en cadena de bocinazos, embotellamientos, desgaste nervioso y eventuales accidentes que terminan en un estrepitoso choque. . ., pero empezaron media hora antes porque algún despreocupado de los problemas ajenos, dejó su automóvil estacionado en doble fila en una de las angostas calles de nuestra ciudad.

Posiblemente la más grave de las consecuencias es la del riesgo a que somete ese conductor a la persona a quien pretende brindar una comodidad. Efectivamente, esa comodidad es un arma de doble filo, pues esa persona (por lo general un niño que sale de la escuela) se ve obligada a cruzar entre los coches estacionados, y que muchas veces se ponen en movimiento al mismo tiempo. . ., obligándolo a sortear una cantidad de obstáculos amontonados sin ningún orden.

Señor conductor, colabore con el Club de Tránsito y beneficiará a todos. NO ESTACIONE EN DOBLE FILA.

https://argentoteca.blogspot.com

"A 200 METROS, REFERENCIA HISTORICA..."



El silencio, el sosiego y la meditada contemplación del tiempo envuelven en un manto de paz el lugar donde, hace 151 años, una batalla, sangrienta y decisiva, consolidó la independencia de América. A 28 km. de Rosario está San Lorenzo y su "histórico convento" cantado en la marcha que festejó el triunfo del Nuevo Mundo ávido de vida propia.

Al principio, San Lorenzo fue "de Córdoba", puesto que Jerónimo Luis de Cabrera hizo fundar el pueblo para proporcionar un puerto a las naves que comunicaban Córdoba con Europa. Eso fue en 1573, y se llamó "San Luis de Córdoba"; poco a poco fue quedando "Pago de Don Lorenzo" (por Lorenzo Suárez de Figueroa, ejecutor de la orden dada por Cabrera), y, bastante más tarde (1719) "San Lorenzo", ya que los jesuitas colocaron al pueblo bajo la protección del santo mártir.

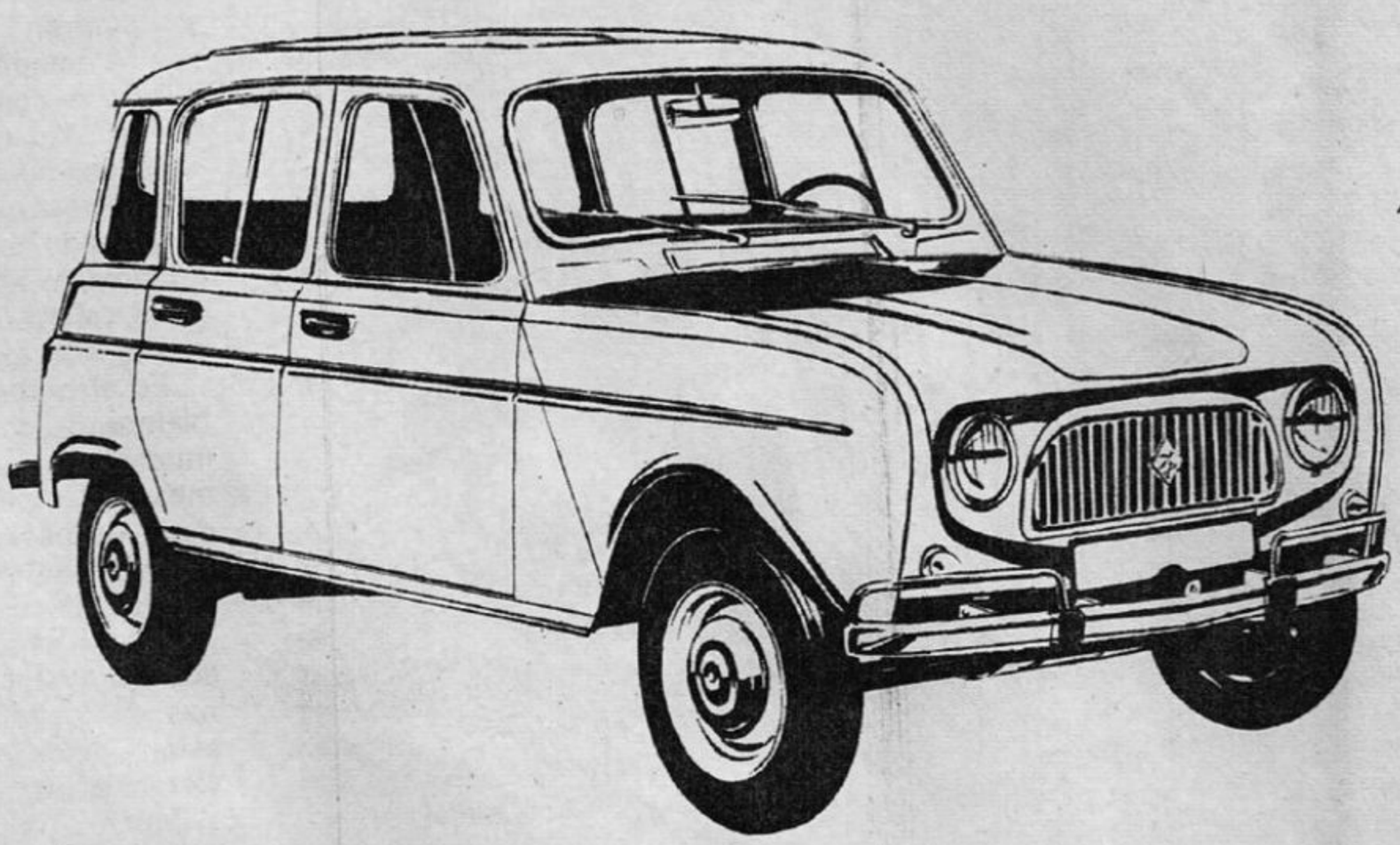
Pasan algo más de setenta años y los jesuitas comienzan la construcción del convento, que se terminó recién en 1850; cuando el combate (1813) ya existían los cimientos de la nave actual. A más de un siglo y medio, la historia argentina aún palpita en los serenos muros del convento. Donde hubo el entrechocar de espadas, hoy impera el silencio; pero en cada paso está la gesta de Mayo como aleccionando al argentino de 1964. De un costado, reposa doña María Catalina Echevarría de Vidal, quien cosió la primera bandera argentina que Belgrano enarboló a orillas del Paraná; en el Cementerio de los padres, descansa eternamente fray Pedro García, oficiador del primer tedéum por el triunfo de nuestras armas.

Allí también está el histórico pino donde Mariano Necochea redactó el parte de la victoria (San Martín estaba imposibilitado por la rodada; recuerden aquello de "...y allí salvó su arrojo / la libertad naciente / de medio continente / ¡honor, honor, al gran Cabral!...")

Está a menos de media hora de Rosario, por la ruta 11. *

https://argentoteca.blogspot.com

Usted experimentará la mágica
sensación de estar sentado
sobre una nube, al acomodarse en
un asiento acolchado con TELGOPREN.



También el

4L RENAULT

viene acolchado con

Son los millones de globitos de aire,
encerrados en la espuma sintética
TELGOPREN, que suavizan para usted
las rutas más duras con su asombrosa
elasticidad.

Telgo-pren

la maravillosa espuma sintética
de poliuretano.

Primer fabricante en la Argentina:

HULYTEGO S.A.

San Martín 570 Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

"Conv. flte., gom/n.,

Cuando vaya a comprar un auto usado afile el lápiz, aguce la vista. A mejor preparación suya, mejor defensa de sus pesos

De modo que usted quiere comprar un coche usado. Posiblemente, muchos factores han influido en esa determinación. El primero, el que salta a la vista, es el de no disponer del dinero necesario para encarar la compra de un auto nuevo.

Ligado a este primer factor hay otro muy importante y no siempre tenido en cuenta por quienes, entre esperanzados y atemorizados, empiezan a comprar revistas de automovilismo para ver "qué se compran". Mucha gente automáticamente tiende a decir: "Yo estoy dispuesto a comprar un auto nuevo solamente. No quiero saber nada con coches usados." Muchas veces esa afirmación está respaldada por algún desafortunado experimento con un veterano jamelgo abatido por lustros de andar en la calle. Otras veces, refleja simplemente una excesiva previsión.

En el número 1 de PARABRISAS hablamos de compras de autos usados, y muchas de las cosas que entonces dijimos, las repetiremos en esta oportunidad —especialmente en lo que a "parte técnica" se refiere. En el planteo económico, desde ese N° 1 (noviembre de 1960) el aspecto del mercado de usados ha evolucionado; ahora, las columnas de los diarios y los "automarket" están llenos de "usados nuevos" que vieron la luz no más tarde de 1961.

Muchas veces, uno de esos "usados nuevos" puede convenir más que un "0 kilómetro". Cuando usted compra un auto nuevo, en cuanto lo sacó de la concesionaria el coche perdió el 20 % de su valor (hablando en términos generales). Ese 20 por ciento pueden ser cien mil pesos que se van al pozo en un año, o aproximadamente doce mil pesos por mes. Con un coche 0 km. usted estará libre de problemas (a veces...), pero esa tranquilidad le costará varios centenares de pesos por día. Claro, si usted compra un auto para conservarlo cinco años o más, le conviene tirarse a uno nuevo. Si piensa cambiar con frecuencia, cada "cambia-

Instrumentos tablero, radio, ¿andan bien? Todo influye...

https://argentoteca.blogspot.com

m/aj., Vdo. 999-9999"

zo" (suponiendo que usted compre un 0 km. cada vez) le costará cien o doscientos mil pesos cada doce meses en depreciación solamente.

Mucho depende del uso que va a tener. Si usted es un usuario comercial, lo más conveniente es irse directamente al "cero kilómetro". Tiene que calcular la inevitable depreciación como parte de sus gastos generales. Además, haciendo muchos kilómetros, esa depreciación, que actúa mucho más en función de año de modelo que de estado general, cuesta menos por cada kilómetro recorrido.

Si en cambio usted compra el coche para salir a pasear los domingos, piénselo muy bien antes de "meterse" con un coche nuevo.

Aparte de estas consideraciones, tenemos que pensar un poco en la selección del coche según el uso que se le dará. ¿Tiene usted una familia grande? ¿Viaja mucho o se limita a deambular por las zonas adyacentes a su casa? Mucha gente compra un auto de determinadas características pensando en "el viaje a Mar del Plata". Pero resulta que a Mar del Plata van una vez por año y el resto del tiempo el coche se la pasa con uno o dos pasajeros, yendo y viniendo dentro de un radio de cincuenta kilómetros a lo sumo.

También está la otra parte, los que compran un auto pequeño y lo cargan con los chicos, la muchacha, la suegra, un amiguito del pibe, una muñeca tan grande como la nena, el termo y los sándwiches, y después se quejan porque se vence la suspensión.

De todos modos, esas consideraciones valen también para la compra de un auto nuevo. Retornando al problema específico: ¿hay repuestos? ¿Pueden conseguirse? ¿O habrá que fabricarlos o adaptarlos en cada caso? Hemos encargado para próxima publicación una nota sobre existencia de repuestos de marcas "raras". Por "raro" se entiende lo que no sea industria nacional o Ford, Chevrolet o Plymouth.

Otro aspecto muy importante es la valuación de coches usados. Por alguna extraña ley que se verifica no solamente en nuestro país, sino en todas partes, los coches usados se cotizan mucho más por su año de modelo que por su estado. Un 37 "bueno" puede costar 150.000 pesos, uno "regular" 125.000. Pero invariablemente le costará mucho más que 25.000 pesos "levantar" el "regular" hasta que quede en estado comparable con el "bueno". Lo mismo vale para cualquier año y tipo de auto. Así que si se pone a buscar un auto usado, busque uno que esté muy bien, porque le va a salir mucho más barato que comprar uno "caído" y dejarlo en buen estado mecánico.

LA CARROCERÍA

Debemos empezar el análisis técnico del problema señalando que no se puede generalizar sobre autos usados. Evidentemente no puede medirse con la misma vara un Chevrolet 1936 que un 400 modelo 1962 que el dueño entregó por comprarse un Super. En el 400, usted tiene derecho a exigir que todo esté aún nuevo, si no flamante; el 36 le va a costar mucho menos dinero y entonces usted se verá obligado a aceptar que los años no vienen solos. Por eso los párrafos que siguen deben ser interpretados en función del auto a comprar y de lo que razonablemente pueda esperarse de él.

Empecemos por decir que, aunque parezca mentira, lo más importante de un auto usado es la carrocería. Los compradores novatos habitualmente tienden a fijarse demasiado en el motor; claro que si está en muy mal estado su reparación puede ser costosa, pero el verdadero drama de un auto usado es cuando se empieza a perder la carrocería y hay que recurrir al chapista para masivos trabajos de recuperación.

¿Es original la pintura? Si el coche es de poco tiempo ¿ha sido repintado? ¿Por qué? Nadie repinta un coche de dos o tres años salvo que haya chocado, que haya sido víctima de muy mal trato. O que haya corrido en algún Gran Premio Standard...

Si la carrocería es integral, ¿se notan deformaciones en la estructura? Muy frecuentemente, el talón de Aquiles de los coches estructurales se halla en el torpedo y pueden observarse soldaduras o aun arrugas en el parallamas del motor.

¿Cierran bien las puertas? Con todos los vidrios cerrados, debiera necesitarse bastante presión para cerrar las puertas. Esto indica hermeticidad en la carrocería. Sin embargo, si con los vidrios abiertos hay que golpear fuertemente antes de poder cerrar, lo más probable es que la carrocería se haya deformado, tal vez por algún accidente.

Apoyando la cara en los paneles más o menos rectos, trate de observar si tienen o no ondulaciones que delaten algún accidente. No sea tampoco demasiado exquisito en este aspecto; piense que en las actuales condiciones de tránsito ciudadano, pocos coches logran andar mucho tiempo sin que algún otro vehículo le testimonie su cariño con un beso tan costoso como sonoro. Pero cualquier defecto que le encuentre usted al auto es un arma para discutir el precio.

¿Es nuevo el tapizado? En un auto viejo, puede indicar que se lo cambiaron para vender. En sí, eso no tiene nada de malo; es lógico que el vendedor busque "lavarle un poco la cara". Si el auto es muy nuevo, el tapizado también debería estarlo; pero si el coche es más o menos nuevo y en cambio el tapizado es flamante, piense que si lo cambiaron es o bien por accidente o bien porque el dueño anterior fue terriblemente descuidado. Y si lo fue con el tapizado, probablemente lo haya sido con todo el coche en general.

Si le dicen que el coche tiene muy pocos kilómetros, estudie bien los detallitos como las gomas de los pedales (no deben estar ni muy gastados ni fla-

Examine todo. Cuando menos, tendrá una palanca para discutir.

https://argentoteca.blogspot.com

mantes), y las decoloraciones o desgastes de pintura en el volante, la palanca de cambios, etc. (Obviamente, estos desgastes serán inevitables en un coche con muchos años de calle, por más cuidado que hayan tenido los dueños anteriores.)

Revise bien la chapa de la carrocería, especialmente debajo de las puertas, para comprobar partes "picadas". Algún día esas partes picadas serán un problema. Si el coche tiene guardabarros en voladizc, sacúdalos. Si se mueven con respecto a la carrocería, vaya pensando en la cuenta del chapista. Como idea general del asunto, si el coche tiene más de tres o cuatro años, no pretenda que sea perfecto, pero sí trate de cerciorarse de que los problemas que pueda tener sean menores y subsanables con una suma lógica de dinero.

Levante las alfombras del piso. ¿Hay indicios de oxidación? Por último viene la parte de prueba de camino. Indique al vendedor que transite por calles en mal estado y trate de comprobar qué ruidos hace la carrocería. Su entusiasmo por la compra debe variar en función inversa a los ruidos que emite el coche en general . . .

¿Está rayado el parabrisas por las escobillas limpiadoras? Las rayaduras pueden producir reflejos molestos de noche. Además, indican descuido.

¿Y los accesorios? Si son muy nuevos, han sido colocados "para vender". Si los cromados están picados, los accesorios son de poca calidad, y además el dueño anterior probablemente haya sido descuidado con las cosas.

EL CHASIS

Aquí hablamos de "lo de abajo del auto", aunque estrictamente hablando la mayoría de los coches nuevos no tienen chasis, ya que son integrales.

Fíjese bien en que el coche no esté ladeado. Si lo está, puede ser por un elástico vencido; trate de comprobar si es así. Un elástico vencido es fácilmente reparable, en cambio, una estructura o bastidor torcidos representan un problema mayor. Los resultados son ruidos de carrocería, desgaste anormal de cubiertas, imprecisión en la dirección.

¿Qué tal está la dirección? Desde adelante trate de verificar que una rueda no esté muy ladeada con respecto a la otra. Tome a las ruedas delanteras por arriba ("12 horas") y sacúdalas. Está bien un juego apenas perceptible, pero si el juego es mucho, algo hay en la dirección. El desgaste de las gomas también puede indicarle qué pasa en este departamento.

Hay marcas notoriamente proclives a que se asiente la suspensión trasera (generalmente por abuso, pero no viene al caso). Observe si las ruedas están excesivamente combadas, recordando que en el caso de coches con suspensión trasera independiente es probable que un determinado valor de comba sea parte de la especificación normal de fábrica.

¿Tiene juego la dirección? Es normal en un coche viejo, pero no debiera existir en uno más nuevo. Mueva el volante con el coche parado y compruebe; hasta dos o tres centímetros de juego total, está bastante bien.

Ahora coloque el coche sobre una fosa para inspeccionarlo desde abajo. ¿Hay evidencia de soldaduras o de decoloraciones? Su presencia indica tal vez un accidente. No tema ensuciarse; tome con la mano todo lo que encuentre y trate de sacudirlo. Si hay cosas flojas . . . bueno, pregunte por qué. ¿Está muy picado el silenciador? No significa necesariamente mal trato, porque los sistemas de escape en general son víctimas de las peores condiciones ambientales que es dable imaginar, pero si su estado es malo, exigirán reposición. Factor que influye en el precio del auto.

Examine las llantas. ¿Hay evidencias de llantazos? Estos pueden indicar manejo inhábil o despreocupado, pueden indicar también golpes en el mecanismo de dirección.

Viene después la parte muy importante de la prueba de camino. Como dijimos en la parte "Carrocería", haga andar el coche sobre calles desparejas. ¿Cabecea mucho? Piense en recargar amortiguadores o comprarlos nuevos. Observe si la dirección tira visiblemente para un lado u otro. Suelte el volante (en una calle donde la comba no sea muy pronunciada) y observe que pasa. Frene (suavemente) y suelte el volante. El coche no debe tirar ni para un lado ni para el otro. Frenando con más fuerza, las ruedas no deben bloquearse.

Ya que estamos en el tema ¿qué tal las cubiertas? ¿Y la de auxilio? No solamente su estado dará la pauta de si el coche anda bien o no, sino que también deben estimarse los kilómetros útiles que les quedan y hacer que ese factor influya en el precio. Las gomas en mal estado son sumamente peligrosas. En algunos casos de coches antiguos o modernos de tipo no habitualmente importado al país, tiene que pensar en la eventual dificultad en conseguir cubiertas de reposición.

MOTOR Y TRANSMISIÓN

No caigamos en el error de suponer que no tienen importancia el estado del motor y la transmisión. Haga poner el motor en marcha y observe, cuando está caliente, si sale humo del caño de escape al acelerar. Levante el capot y escuche atentamente tratando de desglosar ruidos (para esto, si usted no sabe de mecánica, trate de hacerse acompañar por algún amigo entendido, mecánico si es posible). Estudie los instrumentos del coche; la luz de descarga debe apagarse al acelerar el motor (si tiene amperímetro, éste debe marcar carga); si tiene manómetro de aceite, su lectura debe estar dentro de lo que indica el manual. Si la presión de aceite está indicada por una luz piloto, ésta deberá apagarse a los pocos segundos de poner en marcha el motor,

Si puede, lleve un mecánico amigo. Es importante.

https://argentoteca.blogspot.com

y, en la mayoría de los casos, no prenderse nuevamente mientras el motor esté funcionando, ni siquiera en ralentí.

Haga sacar una bujía. Su estado puede decirle muchas cosas ("Las Pícaras Bujías", PARABRISAS N° 40). Cuando saquen el auto a andar, trate de fijarse cómo acelera el motor, si falla o tartamudea. Acelere y suelte de golpe en las marchas. Podrá comprobar si se ha producido desgaste en la transmisión (caja, crucetas, diferencial, etc.). ¿No hace ruido el embrague cuando se oprime o se suelta el pedal? Puede haber un rulemán de empuje a punto de claudicar. No es un repuesto caro, pero lo que cuesta es la mano de obra para cambiarlo. En algunos coches hasta hay que sacar el motor afuera.

LOS PAPELES

Viene, por último, la parte legal. Esta varía de provincia en provincia, pero generalmente convendrá tener un certificado de libre deuda y otro de libre prenda. En la provincia de Buenos Aires el recibo de patente deberá venir acompañado de una "declaración jurada" en hoja tamaño oficio, en la cual constan todos los datos del coche (que, por supuesto, deben coincidir con la realidad). Probablemente necesite un recibo de compra firmado y legalizado por banco o juez de paz. Verifique el número de motor; los coches se patentan por ese número, y si el motor fue cambiado, la modificación debe constar en alguna parte (o, por lo menos, el número de motor nuevo; no acepte un coche cuyo número de motor no coincida con el que figura en los documentos). Los coches importados a partir del año 1949 requieren un certificado de Aduana.

Lea atentamente este artículo y administre sus consejos en función del estado del coche, de sus años, y del precio que le pidan. Si no quiere tomarse el trabajo de hacer todo lo que le sugerimos . . . bueno, después no diga que no le dijimos . . . *

Por último, todo es cuestión de regatear. Y no en bote...

IKA
CONCESIONARIO

BOSCH MOTORS

Pone a su disposición

50.000

distintos tipos de

REPUESTOS LEGITIMOS

para toda la línea

IKA

- EL MAS AMPLIO STOCK DE PLAZA!
- LOS MEJORES PRECIOS!
- LA MAS AMPLIA VARIEDAD EN ACCESORIOS!
- NUESTRA VENTAJOSA OFERTA SEMANAL!

Una experiencia que vende... y respalda lo que vende!

DORREGO 715
T. E. 55-1141 al 47.

PARABRISAS ⊙ 55

https://argentoteca.blogspot.com

COMETAS PAJAROS

De entre la producción de Ford Motor Co., hemos elegido tres marcas para presentar. Son ellas los Mercury, el poderoso Thunderbird y el Comet, un compacto un poco más grande que el Falcon, con el curioso nombre de Caliente

https://argentoteca.blogspot.com

CALIENTE Y MENSAJEROS

Marauder, versión semideportiva de Mercury.

Este es el Comet Caliente, carrocería hardtop

Mercury, Comet y Thunderbird son tres productos de la Ford Motor Company que no es habitual ver en calles argentinas. Sin embargo, la marca Mercury es bien conocida por la cantidad de unidades de esa marca que llegaron en modelos hasta 1951, aproximadamente. A partir de ese año, ya los Mercury fueron entrando más despaciosamente, pero sigue siendo una marca conocida y apreciada por todos. Actualmente los Mercury "normales" son el Monterrey, Montclair, y Park Lane, más el Marauder para alta velocidad y motor de 410 ó 425 HP. Hay dos rurales, Commuter y Colony Park, y la serie se ofrece con seis opciones de motor V8 entre 250 y 425 HP. Algunos modelos Mercury tienen el nuevo techo Breezeway con luneta retráctil. Según modelo hay opción a caja de tres o cuatro marchas, todas sincronizadas (ahora todos los Ford tienen la primera sincronizada) o caja automática Cruise-O-Matic de tres relaciones.

En el Thunderbird se puede optar por

https://argentoteca.blogspot.com

COMETAS CALIENTES, PAJAROS Y MENSAJEROS

El Thunderbird y el mar; modelo 1964.

el mismo motor de 410-425 HP, pero es standard un V8 de 390 pulgadas y 250 HP. Tiene nuevos asientos butaca más delgados y más cómodos, y los cinturones de seguridad, que forman parte del equipo de norma, son retráctiles, es decir, al aflojarlos se rebaten quedando visibles solamente las cabezas o enganches.

Las opciones del Thunderbird incluyen radio AM-FM y aire acondicionado. Además, pueden pedirse cerraduras de puertas al vacío.

El Comet es un intermedio entre nuestro conocido Falcon y el Fairlane, del cual nos ocuparemos en una futura entrega. La versión más cara tiene el nombre de "Caliente". Hay opciones de motores de seis y ocho cilindros.

Esta es entonces una idea de lo que hay en Comet Caliente, Thunderbird (Pájaro de Trueno) y Mercury (Mercurio era el mensajero de los dioses...) *

Cómodo habitáculo para el "T'Bird" 1964.

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLISHER'S DR: 6102

ALTO EL FUEGO!

DEFIENDA SU COCHE!

NUEVO

MATAFUEGO - INFLADOR

Drago®

RUTERO 63

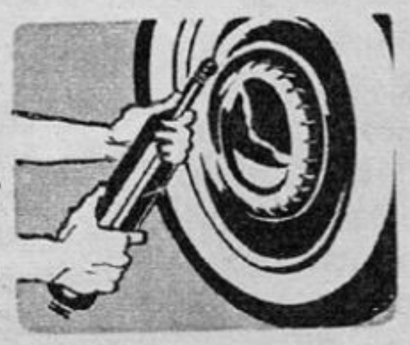
A BASE DE GAS CARBONICO PURO (C02)

Unico con dispositivo automático de seguridad (Patente en trámite)

SEGURO - LIVIANO - COMODO - INSTANTANEO EFICAZ

Así apaga el fuego

Así infla neumáticos



FABRICANTES: MATAFUEGOS DRAGO S.A.

AYACUCHO 1045 - Bs. As. - T. E. 44-8885, 8571 y 42-5859

https://argentoteca.blogspot.com

LA LEY Y EL AUTOMOVIL

ALTA VELOCIDAD

Pecado por imprudencia

El conductor que sobrepasa los 40kph. en zonas urbanas crea un grave riesgo para los peatones.

Por ARTURO PELLET

J. C. V., que venía caminando entre vidrieras recién decoradas y apurados transeúntes, decidió cruzar la avenida Santa Fe a la altura del número 2223. Apenas había recorrido unos metros, cuando súbitamente lo enfrentó un automóvil de alquiler, que circulaba a alta velocidad, hacia el oeste. El conductor del vehículo apretó los frenos y trató de girar hacia la izquierda, pero todo fue inútil. Una fracción de segundo, y el peatón era embestido con el guardabarros delantero izquierdo, rebotando su cuerpo sobre el capot, para ir luego a caer sobre el pavimento, a unos quince metros del lugar donde se produjo el choque.

Consecuencias para el peatón: Conmoción cerebral, con posible hundimiento de la región frontal y temporal, que determinaron su fallecimiento en forma instantánea.

LA JUSTICIA EN MOVIMIENTO

Este accidente que acabamos de describir es un típico cuasi delito, cuyo responsable pecó por imprudente. Es así que al comprobarse el fallecimiento del peatón, intervino la autoridad policial, que instruyó de inmediato el sumario y dio intervención al juez de turno, en lo Criminal y Correccional de la Capital.

El magistrado juzgó rápidamente el caso, resolviendo sobreseer en forma definitiva al acusado, por no encontrar méritos para condenarlo por delito criminal.

Pero por otra parte, y paralelamente, los herederos de la víctima iniciaron un juicio civil por daños y perjuicios.

En primera instancia, el juez de la causa resolvió condenar al conductor a pagar una suma de dinero en carácter de indemnización a los demandantes. Pero, como era de esperar, la defensa apeló, razón por la cual intervino como tribunal de alzada, la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, que, con el voto de tres de sus miembros, decidió confirmar el fallo.

LAS RAZONES DEL TRIBUNAL

Señalaba el dictamen en sus fundamentos que "el sobreseimiento definitivo del procesado recaído en el juicio criminal, no hace cosa juzgada en el juicio civil. Asimismo, y ya entrando en el análisis del caso, agrega, "tratándose de un vehículo que de acuerdo con los informes técnicos estaba en buenas condiciones de funcionamiento, tanto en sus neumáticos como en su dirección y frenos, si hubiese ido a la velocidad reglamentaria, debió serle perfectamente posible detenerse sin dificultades, aun frente a un obstáculo imprevisto. El límite normal de velocidad, continúa el fallo, no constituye una cifra arbitraria impuesta por el legislador, sino que se halla determinada por las posibilidades mecánicas que tienen esos vehículos de poder detenerse en su marcha, mediante la aplicación de los frenos en un espacio prudente, que permita asegurar al conductor el control del volante.

"Contribuye a formar nuestra convicción sobre la imprudente velocidad que llevaba C. V., la naturaleza de las lesiones que indica el diagnóstico médico y que, como se sabe, determinaron la muerte de la víctima por hundimiento de cráneo. Sin duda —comenta— debió ser un choque de excesiva violencia, para que la víctima fuese arrojada sobre el capot y se la despidiera luego a varios metros de distancia."

CONCLUSION

Concluye el tribunal señalando, que se decide a condenar al imputado, por los elementos examinados y por haber infrigido C. V., el artículo 35 del Código de Tránsito, que lo obligaba a cruzar la bocacalle a una velocidad no mayor de 20 kilómetros y el artículo 65 del mismo reglamento que le exige al conductor guiar en forma tal que tenga pleno dominio sobre su coche, exigencia reiterada en el artículo 67, que le impone, además de un absoluto control de su máquina, la obligación de reducir la velocidad y extremar las precauciones o detenerse por completo, cada vez que su vehículo pueda ser causa de un accidente. Asimismo —añade—, reiteradamente se ha señalado que en materia de daños causados por automotores en movimiento, debe agravar-

https://argentoteca.blogspot.com

se el concepto de culpa en el caso de tratarse de vehículos destinados al servicio público.

"PARABRISAS" RESUME Y ANOTA PARA USTED

Una vez más el diablo ha tentado a los imprudentes. Ustedes habrán comprobado que en este caso, como en muchos otros que se procesan a diario en los Tribunales, cuando el demonio aprieta el acelerador no hay garantías para el peatón ni seguridad para los volantes que no estaban apurados.

La sentencia condenatoria que hemos visto, mandó pagar al conductor por dos razones fundamentales: 1ª) Por haber guiado a alta velocidad, creando así un riesgo para los otros conductores y para el peatón, que resultó su víctima y 2ª) no haber conservado el dominio del coche y cruzar la bocacalle a velocidad excesiva.

Para evitar estas culpas a alta velocidad, cualquiera tiene a mano estas dos claves: 1ª) Mirar atentamente a través del parabrisas, sin dejarse tentar por el vértigo de los 120 kilómetros por hora y 2ª) respetar, como prudentes ciudadanos de esta enorme ciudad, las santas reglas del Código de Tránsito.

VELOCIDAD Y REGLAMENTOS

El artículo 69 del mencionado Reglamento establece como límite de velocidad para conducir en zonas urbanas, 40 kilómetros por hora. Esta velocidad, calificada de "precaucional" puede ser superada en las rutas, donde la velocidad común es de 80 kilómetros (1), límite que a su vez, puede ser aumentado en caminos pavimentados, donde el tránsito sea poco denso, las condiciones de visibilidad sean buenas y los vehículos se encuentren en óptimas condiciones mecánicas y sus cámaras y cubiertas en perfecto estado. A estas velocidades jurídicamente se las denomina, como de "excepción".

También podríamos anotar en nuestra libreta de la "guantera" esta otra disposición de los reglamentos: "No es suficiente reducir la velocidad hasta el máximo establecido, sino que deberían extremarse las precauciones, hasta casi detener el vehículo, cada vez que en razón de las circunstancias o en razón del lugar pueda ser causa de desorden o de molestias para el tránsito, en especial en la proximidad de las zonas urbanas, encrucijadas, puertos, lugares estrechos, pasos a nivel, caseríos, escuelas, iglesias, lugares muy concurridos, proximidad de peatones o de ciclistas."

Estos principios básicos constituyen la muy difundida, pero no del todo bien conocida, estructura jurídica, que los jueces aplican cada vez que deben juzgar un delito del automóvil veloz. Son principios de sencilla lógica, en los cuales juega la tesis del riesgo creado, o sea de que puesto en movimiento un automotor, se presume responsable a quien lo conduce, si no lo lleva a velocidad moderada, por su mano, con silenciador y bastante mordaza en la bocina.

Son innumerables los accidentes, que semana a semana, deben ser procesados en el Palacio de los Tribunales, porque el culpable quiso "llegar un poco antes". En suma, el conductor que conduzca a alta velocidad, será considerado como principal responsable del accidente, responsabilidad que se agrava, cuando se haya transitado, imprimiendo una "velocidad peligrosa", denominación que se da, cuando se trata de velocidades cercanas a la máxima, y que son un riesgo para los otros conductores. Estas velocidades peligrosas son sancionadas por los estatutos municipales, por ser faltas contra la seguridad de las presonas, aunque no generen accidentes o daños.

Y bien, por este mes cerramos la nota, con la convicción, que ustedes sin duda habrán de compartir, de que estas culpas a alta velocidad son las más frecuentes, pero también las más fáciles de evitar. Bastará tener presente que unos pocos segundos entre el vértigo y el viento, no compensan la irreparable pérdida de vidas humanas y un largo proceso judicial. *

(1) Roberto H. Brebbia: "Accidentes de automotores", OMEBA, Bs. As., 1961.

https://argentoteca.blogspot.com

¿POR

Según una estadística publicada recientemente por la U. N. A. C., las tres oportunidades más frecuentes en las cuales los automóviles se niegan a arrancar son: 1) cuando el propietario tiene que llevar a su señora a la estación ferroviaria para que alcance el tren que está por partir, 2) cuando está lloviendo torrencialmente y el auto está estacionado en la avenida Perito Moreno al 2800, y 3) cuando está lloviendo torrencialmente y el auto no está estacionado en la avenida Perito Moreno al 2800.

Evidentemente, en cualquiera de esas tres oportunidades no es práctico ensayar un análisis y posterior solución de la falla que origina el "empacamiento", porque en esas situaciones es preferible dejar de lado el auto y llamar un taxi (no es recomendable emprenderla a palazos con el indefenso e inerte automóvil, aunque con tal paliativo consigamos aplacar nuestra "molestia").

No obstante, como también nuestro vehículo puede empacarse en el momento de arranque, en otras situaciones no comprendidas en las antes enumeradas, trataremos de hacer un esquemático análisis de las causas que lo pueden producir y las eventuales soluciones.

Si nuestro automóvil es nuevo y/o se encuentra en buen estado de funcionamiento, y ante tres o cuatro intentos de arranque de tres segundos de duración cada uno no pasa nada, ¡alto!, es preferible suspender el trabajo del arranque antes que la batería comience a sufrir los efectos del agotamiento.

¿ESTA SEGURO DE TENER NAFTA EN EL TANQUE?...

Antes que nada, fíjese si tiene nafta en el tanque, desgraciadamente, sin ese elemento, el motor no funciona. Algunas veces la indicación suministrada por el medidor de nivel puede ser errónea, originando el problema.

Dejando de lado la falta de nafta, las causas del empecinamiento del coche para arrancar pueden ser de dos tipos fundamentales: causas debidas a fallas del sistema eléctrico y causas debidas a fallas del sistema alimentación-carburación.

Las primeras son (en serio) estadísticamente más frecuentes. Echemos una ojeada a lo que en este sentido puede suceder.

https://argentoteca.blogspot.com

QUE NO ARRANCA?

FALLAS DEL SISTEMA ELECTRICO

En una zona donde la atmósfera es muy húmeda, la condensación puede traer dificultades en el arranque: aunque no sea muy frecuente, puede suceder que a través de las protecciones de goma de los terminales de bujías, se filtre humedad que, al condensarse, establezca un corto circuito parcial entre el terminal y la aislación de la bujía. Aunque la situación no sea muy frecuente, como dijimos, puede suceder, en consecuencia conviene tener las protecciones de goma bien ajustadas y en buen estado.

Lógicamente, suponemos que las bujías están en buen estado, con sus electrodos correctamente separados (luz correcta) bien enfrentados y con superficies regulares, además, ya sabemos que la vida útil de la bujía es de unos 15.000 km., por lo tanto, como jamás excedemos ese lapso útil, admitimos que las bujías funcionan correctamente, y están exentas de depósitos óleo-carbonosos.

Veamos ahora si llega corriente a las bujías; para ello saquemos un cable conductor de su unión con la bujía, acercándolo a cualquier punto ligado a masa y accionando el arranque (con el contacto establecido) se ve si salta chispa, si así no fuera, o el conductor está dañado o la falla reside en el distribuidor.

Le toca el turno al distribuidor; aquí particularmente la humedad condensada trae problemas; si la tapa tiene pequeñas rajaduras, en ellas se acumulará la humedad, originando una vía conductora que establecerá el corto circuito; sin llegar a la rajadura, la m i s m a condensación puede depositarse en el interior metálico del distribuidor, entorpeciendo el funcionamiento, especialmente en el arranque; algunos aconsejan rociar el interior del distribuidor con bencina y originar su combustión para, de ese modo, evaporar la humedad. Pero dicho método no es aconsejable, hemos visto distribuidores dañados por tal operación, lo racional es sopletearlo con aire comprimido.

CUIDADO CON EL RUPTOR

Demás está decir que hay que prestar mucha atención al ruptor (platinos), es muy fácil que hayan perdido la luz corecta entre martillo y yunque y que no abran el circuito primario (sin luz), de tal manera el motor no arrancará. A veces suele suceder que el estado de los contactos sea tal que no permitan el correcto funcionamiento del sistema de encendido, recordemos que la vida útil de los platinos no es tan larga como es de suponer, si no aguantan una "rectificación" a piedra de afilar, para dejar sus superficies planas y tersas, es menester reemplazarlos. No olvidemos que deben estar bien alineados y que es bueno verificar si la tensión del resorte del martillo es lo suficientemente apta para cerrarlo sobre el yunque, una vez que la leva dejó de actuar.

Es bueno además observar el estado del rotor del distribuidor, a veces el borde de contacto está tan erosionado que se deposita en él una capa ligeramente carbonosa que actúa de aislante, aquí viene en nuestro auxilio una pasada de piedra de afilar para remover esa superficie nociva.

ACEITE EN EL DISTRIBUIDOR

El exceso de lubricantes dentro del distribuidor (perno del martillo, almohadilla de la leva, etc.) perjudica muchas veces el funcionamiento, porque se suele depositar entre los contactos del ruptor entorpeciendo el contacto, así que ¡a limpiar el exceso!

Una falla muy usual es la ocasionada por la falta de tensión del resorte, el terminal de grafito del borne central del secundario (entrada de la corriente de alta tensión del secundario de la bobina). En muchas ocasiones, al perder tensión dicho resorte, el contacto con el rotor se realiza mal, entorpeciendo la puesta en marcha del motor. Conviene estirar un poco el resorte (o reemplazarlo) y limpiar la superficie del rotor que está en contacto con el grafito; el chisporroteo originado por el mal contacto puede haber causado depósitos nocivos.

También es útil repasar los bornes de la tapa del distribuidor por donde sale la corriente hacia las bujías, muchas veces su estado de desgaste (erosión eléctrica) hace dificultoso el pasaje correcto de la corriente hacia las bujías, conviene en consecuencia pasarle ligeramente una piedra de afilar para tratar de uniformar sus superficies. En ningún caso se deben desgastar excesivamente esos contactos, para no aumentar la distancia a la cual pasa el rotor, que debe ser del orden de las tres décimas de milímetro.

Es factible que suceda (aunque no es muy frecuente) que la falla del sistema eléctrico en el momento del arranque, sea originada por depósitos de suciedad en las cavidades de la tapa del distribuidor y extremo superior central de la bobina, donde se conectan los cables (el que va de la bobina a la tapa del distribuidor y los que van desde la tapa del distribuidor a las bujías). Muchas veces por tener los capuchones de goma deteriorados penetra tierra y humedad en dichos alojamientos, impidiendo buenos contactos; no está de más sacar los cables y limpiar las terminaciones y alojamientos.

Las fallas de la bobina y del condensador son menos frecuentes y sus soluciones son radicales: reemplazarlas. Salvo que el propietario del automóvil sea muy previsor y las lleve en su dotación de repuestos, deberá resignarse a no poder hacer arrancar su motor hasta haberse provisto de tales elementos.

LOS BORNES DE LA BATERIA

En muchas ocasiones el sistema eléctrico parece haber muerto totalmente, como si la batería (que es nueva) se hubiera descargado de improviso: no hay luces, ni arranque, ni siquiera bocina. Entonces inspeccionemos los bornes de la batería, aunque parezcan firmemente ligados los terminales a los bornes, hagámoslos girar levemente y apretemos bien los bulones de fijación; el pasaje de una tensión reducida (6 ó 12 voltios) requiere contactos sumamente buenos.

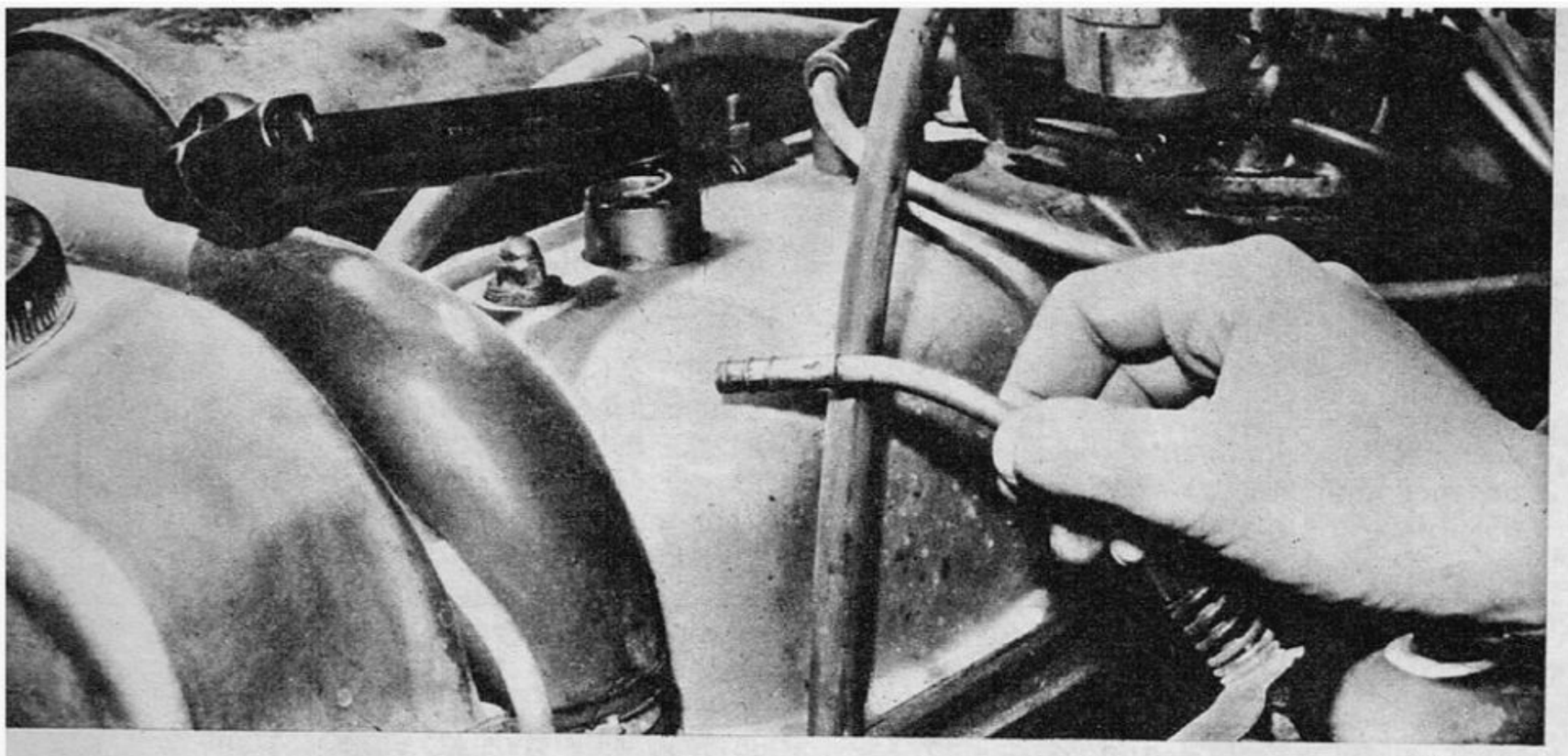
Si al inspeccionar el sistema eléctrico comprobamos que no falla, dirijamos nuestra campaña hacia el sistema alimentación-carburación.

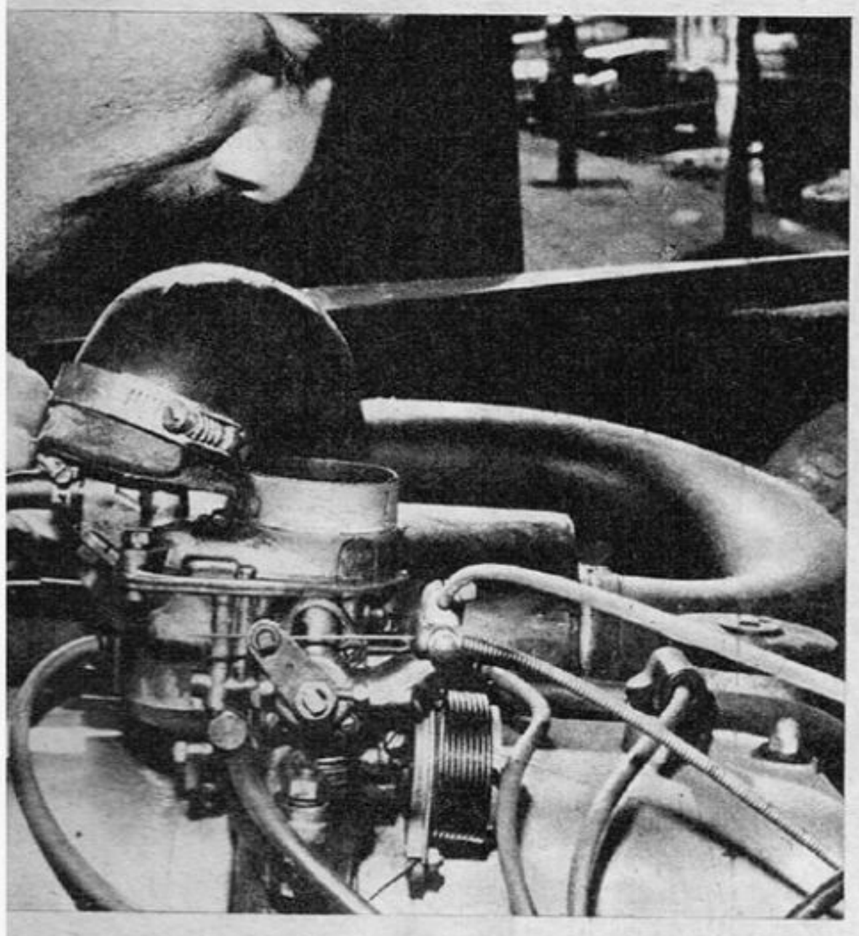
EL SISTEMA ALIMENTACION-CARBURACION

Primeramente veamos si llega nafta al carburador. Desconectando la tubería que va de la bomba hacia el carburador, se acciona el arranque y se observa si fluye nafta en cantidad suficiente. Es medida de seguridad y limpieza colocar un trapo delante del cañito de nafta para que el combustible que eventualmente fluya sea absorbido por dicho trapo.

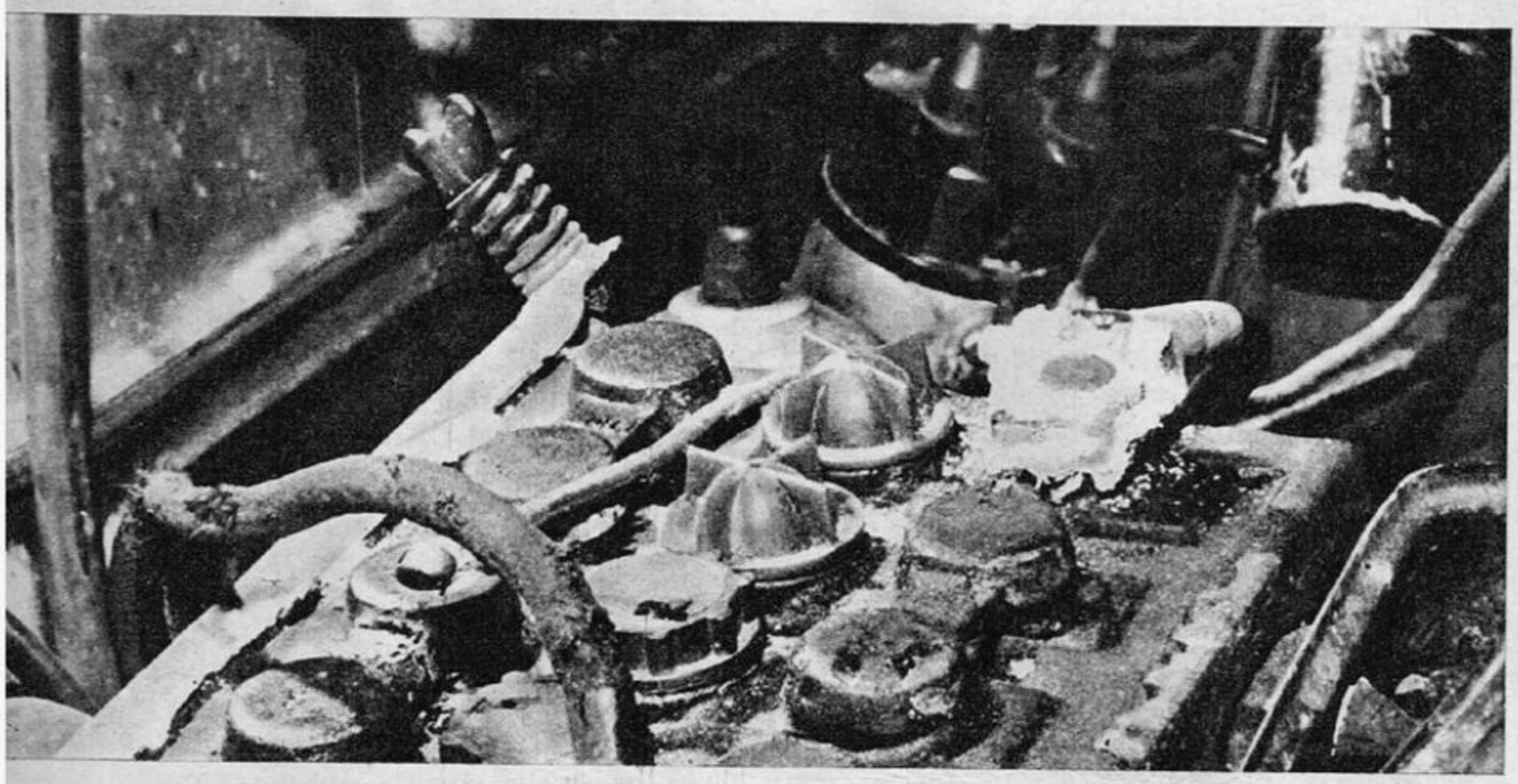
Si no sale nafta o lo hace en poca cantidad, es señal de que la bomba de combustible no anda o lo hace deficientemente. Si la bomba es mecanica, es sencillo removerla y desarmarla; las fallas más usuales son: diafragma en mal estado (en cuyo caso se lo debe cambiar irremisiblemente), filtraciones de aire por juntas malas, obstrucción del filtro, rotura u obstrucción de valvulitas. Es buena costumbre llevar siempre un

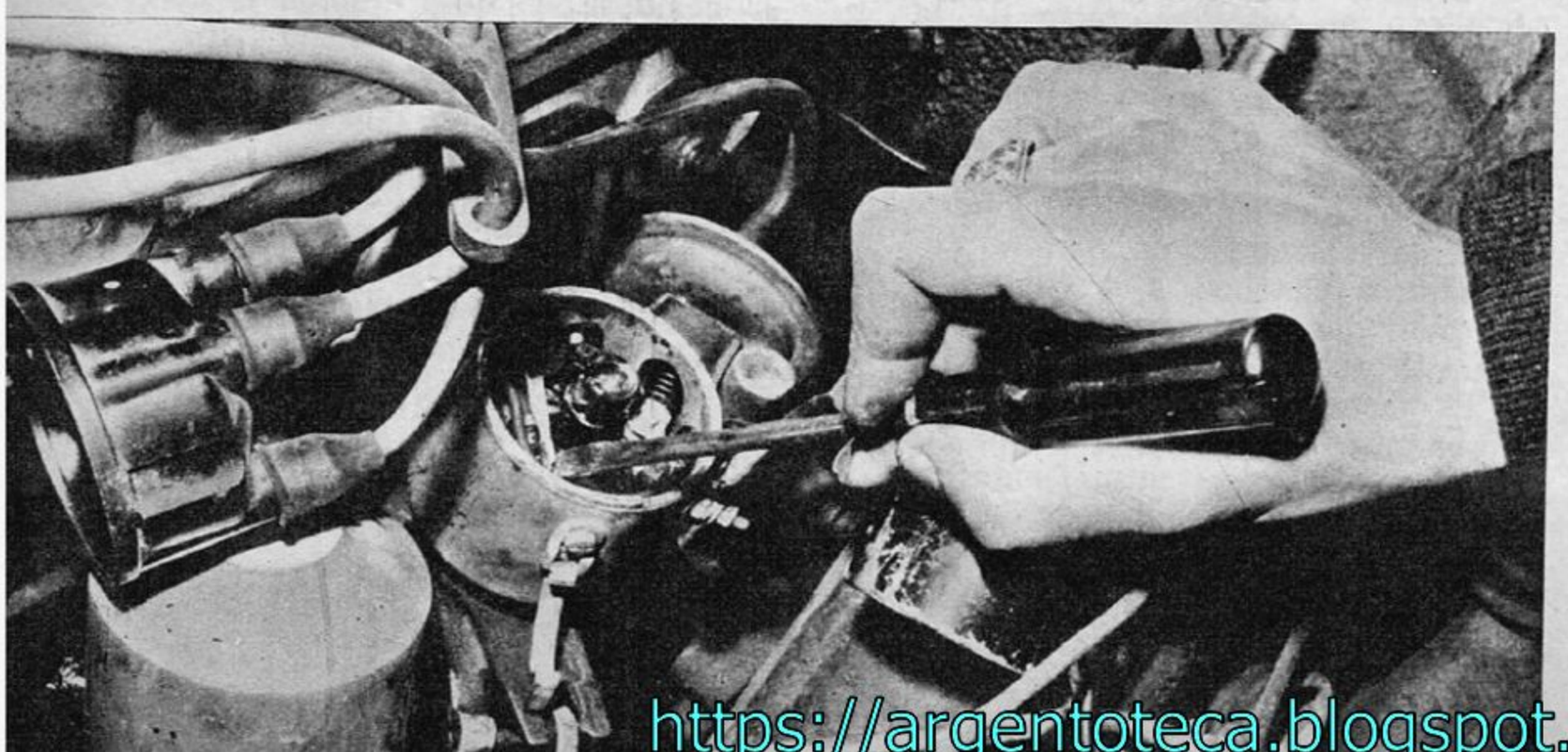
https://argentoteca.blogspot.com





Arriba: Una de las primeras verificaciones es arrimar una bujía a un elemento del motor y comprobar si hay chispa. Izquierda: saque el filtro de aire y compruebe si llega nafta al carburador. Centro: Una frecuente causa de "no arranque" es que los bornes de la batería se encuentren sucios o corroídos. Limpie los terminales y los bornes antes de volver a insistir. También (abajo) se puede verificar el estado del sistema de encendido mediante varias pruebas.





¿POR QUE NO ARRANCA?

diafragma de repuesto, pues siendo el reemplazo una operación sencilla tendremos oportunidad (en caso de falla por esta causa) de salir del apuro sin mayores problemas.

Si llega nafta al carburador, la dificultad reside en él. Aquí se pueden presentar gran cantidad de situaciones, sólo mencionaremos las más frecuentes.

Es muy probable que la falla del carburador en el arranque se deba a obstrucción del pulverizador (gicleur) de baja, ya que el diámetro de éste es muy pequeño y cualquier suciedad que se filtre con la nafta lo podrá taponar. En este caso, luego de extraer el "gicleur" se lo debe sopletear, nunca se lo debe destapar con una aguja o alfiler, pues de esta manera puede alterarse el diámetro destruyéndose el correcto reglaje del carburador.

En ciertos casos puede estar trabada la válvula de aguja que regula la entrada de nafta a la cuba del carburador, esta situación se suele presentar por desgaste anormal de la misma (o de su asiento) o por interposición de alguna suciedad traída por la nafta; la válvula de aguja trabada en la posición de apertura máxima puede originar desborde del carburador, lo que producirá el conocido "ahogo"; ambas circunstancias son solucionables siempre que la aguja o el asiento no estén muy desgastados y que permitan un cierre correcto del conducto, en caso contrario no debe vacilarse en cambiar la vávula.

FALLA EL CEBADOR

Muchas veces la dificultad del arranque se debe a mal accionamiento del varillaje del cebador, es decir, accionado el cebador desde el tablero, no se produce el estrangulamiento debido del pasaje de aire en el carburador; esto es factible de arreglar provisionalmente, mediante el accionamiento directo de la mariposa correspondiente, mientras otra persona da arranque.

De cualquier manera, si su coche no quiere arrancar y persiste en tal actitud no obstante todas las verificaciones que hemos esbozado, tendremos que creer que el automóvil tiene una cuestión personal con usted. *

https://argentoteca.blogspot.com

PUBLICIDAD ARCO S. A.

¡JUVENTUD!
¡DINAMISMO!
¡SEGURIDAD!

Usted se sentirá **más joven, más dinámico, más seguro y más cómodo** vistiendo todo el día y todos los días el incomparable y varonil suspensor anatómico **Clíper.**

Fácil lavado - No se plancha - Dura mucho más

SUSPENSOR *Clíper*

para todo uso

Precios uniformes para toda la República marcados en cada envase

"FABRICAS LEILA" - CARRASCO 379 - TEL. 69-5076 - BUENOS AIRES

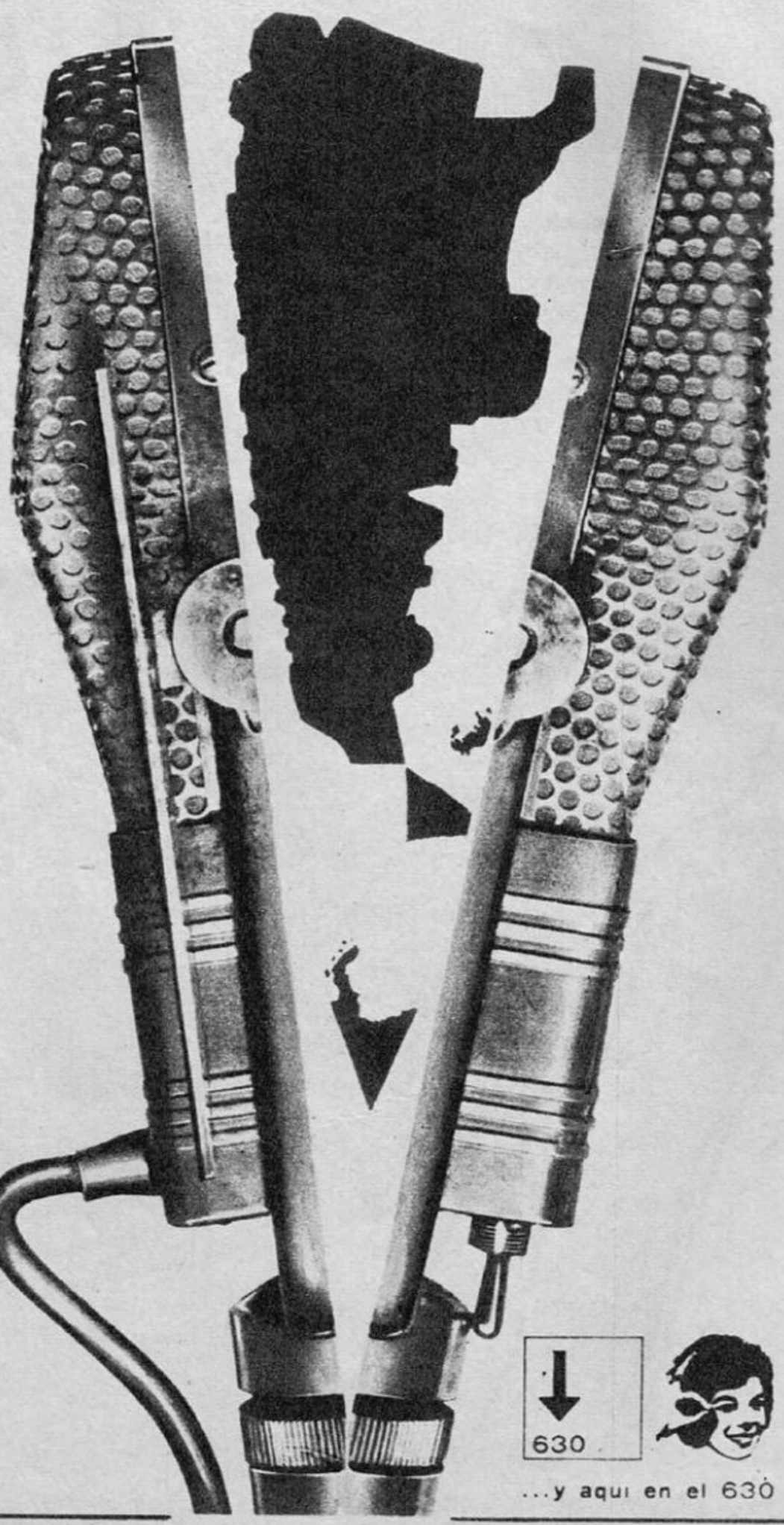
INDUSTRIA ARGENTINA

https://argentoteca.blogspot.com

RADIO Rivadavia

AL SERVICIO DE LA VERDAD

ahora cubrimos
todo el país con
el aporte de nuevos
equipos técnicos



HEMISUR

630

...y aquí en el 630 esta RADIO RIVADAVIA

https://argentoteca.blogspot.com

NOTICIERO ARGENTINO

CITROEN ARGENTINA S.A. — Con el embarque hacia Montevideo de una serie de chasis-cabina Citroën 2 CV, realizado en el pasado mes de junio, esta firma ha concretado la primera exportación de automotores a la República Oriental del Uruguay. Las carrocerías serán fabricadas en el lugar, de acuerdo a las necesidades de los adquirentes. Se trata de una nueva exportación de la firma Citroën Argentina S.A., ya que anteriormente envió unidades a Paraguay y cajas de velocidades a España.

—Recientemente se celebraron los treinta años de una importante innovación en la mecánica automotriz: la tracción delantera. Fue en 1934 cuando Citroën presentó en París el modelo. Se trataba de un 7 CV con motor flotante de 4 cilindros, de 68x90, con camisas húmedas movibles, de una cilindrada de 1.300 centímetros cúbicos. Sus ruedas delanteras eran las motoras y directoras; la suspensión era por barras de torsión sobre ruedas independientes, y el sistema de frenos, hidráulico. Consumía 9 litros cada 100 kilómetros y desarrollaba una velocidad máxima de 100 k.p.h.

PERKINS ARGENTINA S.A.I.C. — Fue presentado a los periodistas el señor Montague Pritchard, director gerente de Perkins Limitada de Peterborough, Gran Bretaña, que realizó un viaje de visita a nuestro país. La presentación fue hecha por el presidente de Perkins Argentina S.A., doctor Julio Jorge Pertiné, quien destacó la personalidad de Pritchard y su labor al frente de la casa matriz de los motores Perkins, que el año pasado produjo 270.000 unidades.

Seguidamente, el señor Pertiné habló de la labor desarrollada por la firma en la Argentina, señalando que desde su iniciación en 1961 ha producido 8.000 motores, que funcionan en distintos medios de tracción del país.

SIAM DI TELLA AUTOMOTORES S.A. — Visitó el país en el mes de mayo último el señor Paulo Pascowitch, representante de Lambretta Do Brasil, quien vino a estudiar junto con directivos de Siam Di Tella las posibilidades, dentro de la ALALC, para la comercialización de los productos de ambas empresas. Sus conversaciones en Buenos Aires las realizó con los señores Edgardo Poyard, gerente general, y Enrique N. Andersen, gerente comercial de Siambretta S.A.

—Estúdiase la exportación al Paraguay de los motovehículos que produce Siambreta S.A. Las conversaciones preliminares se efectuaron con el señor Nicolás González Odone, representante de la firma homónima de la ciudad de Asunción.

—Partió en viaje a los Estados Unidos y Europa el director delegado técnico de Siam Di Tella Limitada. En la extensa gira, el señor Cornelio Oswald recorrerá las plantas de Westinghouse, British Motor Co. e Innocenti S.p.A., además de fábricas alemanas.

LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE RELACIONES PUBLICAS votó por unanimidad de su consejo directivo, el ingreso como socio de la entidad, del Sr. José Ernesto Risso, jefe de relaciones públicas de Siam Di Tella Ltda. Asistieron a la reunión representantes de 20 naciones, quienes asimismo aprobaron la designación, en mérito a la larga actuación en el rubro, del Sr. Risso.

El nuevo socio de IPRA es a la vez miembro de la comisión directiva de la Asociación Argentina de Relaciones Públicas —AARP—, entidad filial de aquélla.

FORD MOTOR ARGENTINA S. A. agasajó con un almuerzo en su planta industrial a jefes y oficiales del Primer Cuerpo de Ejército. El mismo se registró luego de una visita a las diferentes plantas de la firma, en la que participaron los generales Carlos Mosquera y Guillermo Sánchez Almeira, así como los integrantes del Curso de Defensa Nacional de la Escuela Nacional de Guerra, encabezados por el contraalmirante Rolando O. Estevarena, director de esa institución de altos estudios. Luego del ágape, usaron de la palabra el contraalmirante Estevarena, el Dr. Julio Navarro Monzó, gerente general de relaciones públicas de Ford Motor Argentina, y el general Carlos Mosquera.

EL AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO organizó en sus salones el pasado 25 de junio, un recital de piano a cargo del joven concertista Horacio Azcárate, quien interpretó páginas de Mozart, Beethoven, Chopin, Debussy y Julián Aguirre. Previamente, la señorita Amarilis Carrié y

AROS PARA PISTON

RAMCO

"PARA DARLE UNA MANITO"

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA

La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

Y AGENTES EN TODO EL PAIS

PARABRISAS ⊙ 67

https://argentoteca.blogspot.com

SEXAGESIMO 1964 ANIVERSARIO
DE SU FUNDACION

SI 75.000

• **YA ESTAN ASEGURADOS**
ES SEGURO QUE A UD.
TAMBIEN LE CONVIENE

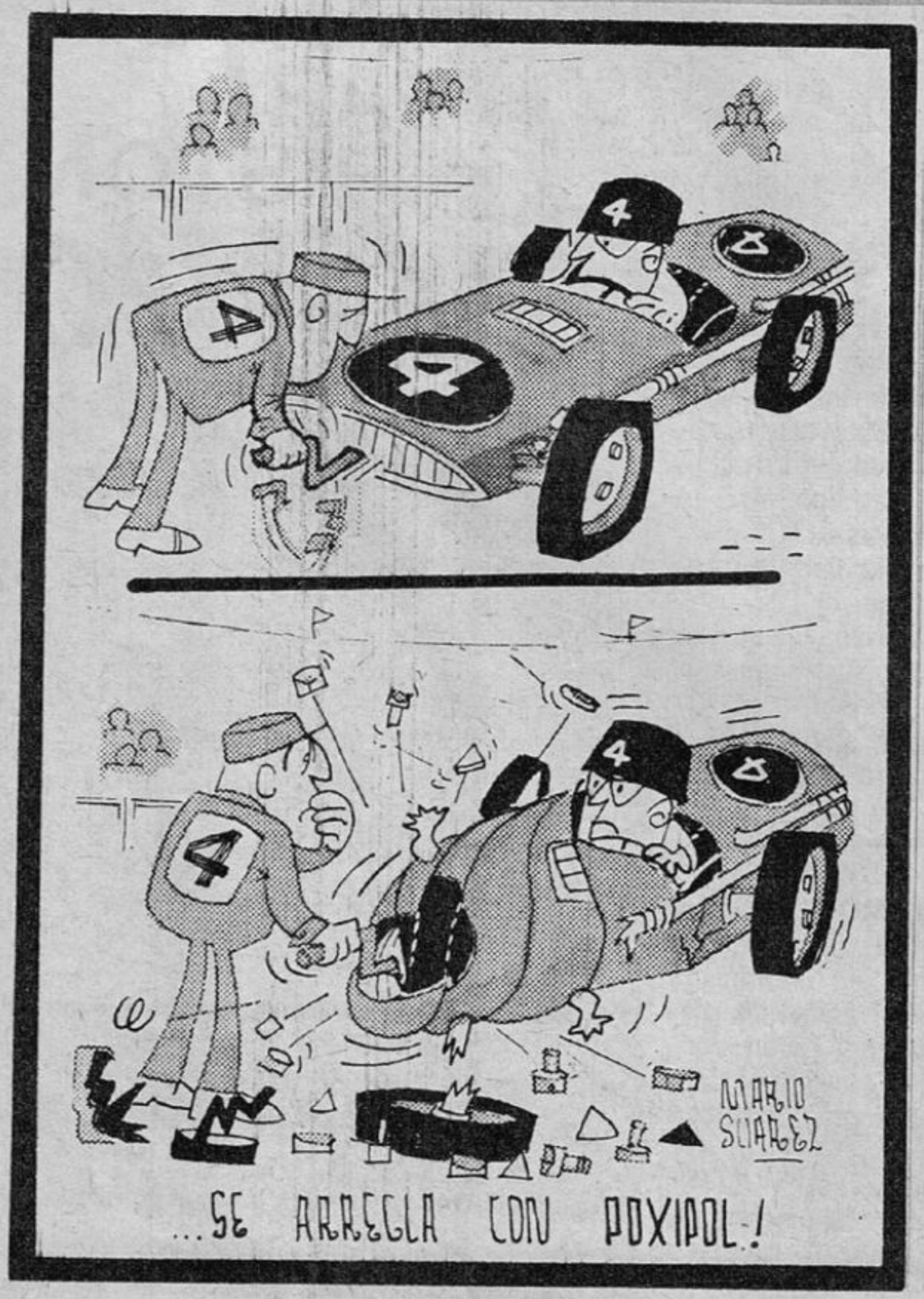
INCORPORESE AL SERVICIO DE PREVISION PARA SOCIOS DEL
AUTOMOVIL CLUB ARGENTINO

SEGURO DE AUTOMOTORES
SEGURO DE VIDA

• TARIFAS MUY REDUCIDAS

INFORMES: EN LAS REPRESENTACIONES - DEPENDENCIAS PROPIAS - ESTACIONES DE SERVICIO ADHERIDAS EN TODO EL PAIS Y EN CASA CENTRAL

PUBLICIDAD A.C.A.



NOTICIERO ARGENTINO

los señores Rudy Carrié y Alberto Domínguez, dedicaron al auditorio un selecto recital de poesías.

INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA, a través de Ingeniería y Construcciones Kaiser S.A., empresa afiliada a aquélla, ha firmado un contrato, según el cual esta compañía realizará las obras de una planta industrializadora de productos lácteos, para la División Córdoba de Sancor.

Esta planta se construirá a la altura del kilómetro 4,5 de la ruta 19 (Córdoba-San Francisco) sobre un terreno de 7 hectáreas, abarcando 6.500 metros cuadrados de superficie cubierta. Constará de una planta y subsuelo, cámaras frigoríficas, lavaderos de botellas y un área de elaboración general, además de garajes, depósitos y viviendas para personal ejecutivo. El valor de la obra está calculado en 40 millones de pesos, habiéndose estipulado, para su ejecución, el plazo de siete meses calendario.

—Para mejorar la productividad de su planta en Santa Isabel (Córdoba), IKA acaba de inaugurar un depósito central de automotores en la calle Monasterio 1552, de esta Capital Federal. Los beneficios que derivan de la mayor eficiencia en las operaciones que pueden lograrse con depósito propio, suponen para la empresa un ahorro anual de 12 millones de pesos.

—Durante el año 1963, las ventas de Industrias Kaiser Argentina ascendieron al 1 % del producto bruto nacional. Esta empresa participa en la competencia con 19 modelos diferentes de automotores.

CHRYSLER CORPORATION S.A. adquirió el 30 % de acciones ordinarias, y el 50 % de acciones ordinarias del grupo "A", pertenecientes a la empresa Rootes Motors Ltd., grupo inglés fabricante de automóviles, camiones, motores diésel, equipos de aire acondicionado y motores marinos. El convenio fue celebrado en Nueva York entre altos ejecutivos de ambas empresas, quienes anunciaron que la inversión de Chrysler ascendió a 34.500.000 dólares, o sean 12.300.000 libras esterlinas. Esta empresa coordinará en breve la operación con el grupo Rootes directamente en el Reino Unido, y en el término de 18 meses podrá optar por aumentar proporcionalmente su inversión actual, ya que en ese lapso, la empresa fabricante de los Humber, Hillmann, Sunbeam y Singer emitirá nuevas acciones por una suma superior a los 15.000.000 de libras, equivalentes, aproximadamente, a 42.000.000 de dólares.

AEROVIAS NACIONALES DE COLOMBIA S. A. (AVIANCA) comenzó a operar en la ruta Bogotá-Quito-Lima-Buenos Aires, acortando a sólo 7 horas 20 minutos un trayecto que habitualmente insumía 17. Carlos L. Healy, gerente regional de Avianca para Argentina, Uruguay y Paraguay, señaló que llegarán a la Argentina entre 35 y 40 turistas por viaje, quienes gastarían un promedio de 20 dólares diarios durante 5 días. A continuación se refirió a los lazos turísticos que unen al colombiano y al argentino, estableciendo que las frecuencias se-

https://argentoteca.blogspot.com

rán cubiertas por aparatos Jet Boeing 720 B.

El vuelo inaugural, registrado el 3 de junio pasado, trajo a Buenos Aires una delegación de agentes de viaje colombianos, venezolanos, ecuatorianos y peruanos, con el director de tráfico y ventas y el jefe general de ventas de Avianca, señores Miguel Pombo y Roberto Uribe, respectivamente.

NEUMATICOS GOOD YEAR S.A. premió a los ganadores de un concurso realizado por la empresa para estimular las ventas. El referido a cubiertas de tractor fue ganado por la empresa Sucesión Enrique J. Gutiérrez (Capital Federal) y el referido a los inspectores de ventas, adjudicado al Sr. Gerardo Canal (Suc. Bs. As.). La entrega de premios se registró en los salones del Club Americano, oportunidad en la que el Sr. Andrés Larrauri, gerente de la sucursal Buenos Aires, elogió conceptuosamente a los vencedores del certamen.

—La empresa Neumáticos Good Year S.A. reanudó las visitas explicadas a su planta fabril de Hurlingham (Bs. As.), en las que ofician de cicerones los técnicos de la casa, guiando a grupos de estudiantes que llegan hasta ella para interiorizarse de los diferentes procesos de fabricación de neumáticos.

UN CESSNA 180, monomotor, llamado "El Espíritu de Columbus", comandado por Jerry Mock, norteamericana de treinta y ocho años y madre de tres hijos, completó una vuelta al mundo en 29 días, 12 horas, 4 minutos y 55 segundos, en 21 etapas. La empresa CHAMPION proveyó a la Sra. Mock, bujías del tipo RHM 40-E, para responder a las exigencias del vuelo que la consagró como la primera dama que completa tal trayecto sin compañía y en avión. Fueron cubiertas en total, 22.858,8 millas.

NORCA S.R.L., distribuidora exclusiva para la República Argentina de los tradicionales monogramas suizos autoadhesivos, comunica que ha lanzado al mercado un nuevo modelo lavable e inalterable. Además, ha sido designada como distribuidora de tales productos en Norte y Sud América, girando para el caso bajo el nombre Norcanoid Company.

TRADE S.A. presentó en la República Argentina y en el Brasil, el modelo "AXL", moderna versión de traba antirrobo para automotores.

MARCOS LITVAK E HIJOS, fabricantes de los tubos de escape y silenciadores MARLIT, han inaugurado recientemente su nueva planta industrial en Manuel A. Rodríguez 2632 de esta Capital Federal, dotada por sus propietarios de modernas maquinarias para la fabricación de tales adminículos.

AUTOVOX ARGENTINA S.A. incorporó a su elenco directivo al Sr. Antonio E. Chocarro Cathy, en carácter de jefe coordinador y jefe de ventas. Esta firma, fabricante de autorradios y televisores de su marca con licencia exclusiva de Autovox s.p.a. Roma, Italia, provee parte de la necesidad nacional en el rubro, a través de su propia planta fabricante.

FRIC-ROT S. A. I. C., de Rosario, fabricantes de los amortiguadores Fric-Rot y Fric-Rot Gabriel, envió a los Estados Unidos y Canadá al Sr. Jorge Alberto Bártoli, jefe de su planta industrial. El mencionado dirigente permanecerá en el norte aproximadamente seis semanas, en el transcurso de las cuales visitará el establecimiento de la asociada The Gabriel Co. de Cleveland, Ohio y Toronto (prov. de Ontario, Canadá) para actualizarse en todo lo relacionado con producción y control de calidad, de acuerdo con la técnica empleada en dichos países.

SIAP., Sociedad Anónima Comercial e Industrial, instalada en el camino General Belgrano, sobre un predio de 2 hectáreas, dispone de una moderna planta para fabricación de instrumentos de medición con referencia al automotor, luego de haber iniciado su actividad en el año 1949, construyendo medidores de agua y combustible, y relojes de contacto para lavarropas.

Actualmente, la firma provee al mercado velocímetros redondos y de cinta, indicadores de temperatura, amperímetros, manómetros, bulbos transmisores de temperatura, indicadores ópticos, taquímetros y mecanismos de precisión en general. *

Omnia y prestolite
Fabricados bajo licencia Americana
de potencia total

De avanzada técnica fabril y estrictos controles de calidad. De 6 y 12 Volt. Para Automotores, Equipos de luz, Radio, etc.
Garantizados por UN AÑO.
AGENTES EN TODO EL PAIS
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR
PARABRISAS ⊙ 69

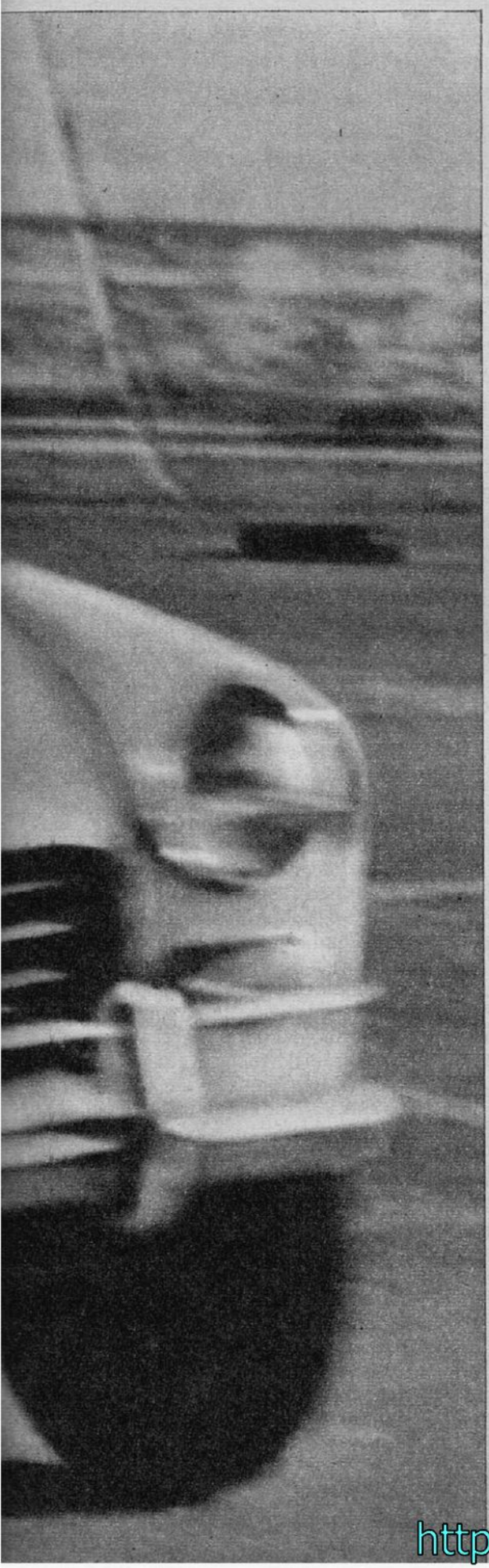
https://argentoteca.blogspot.com

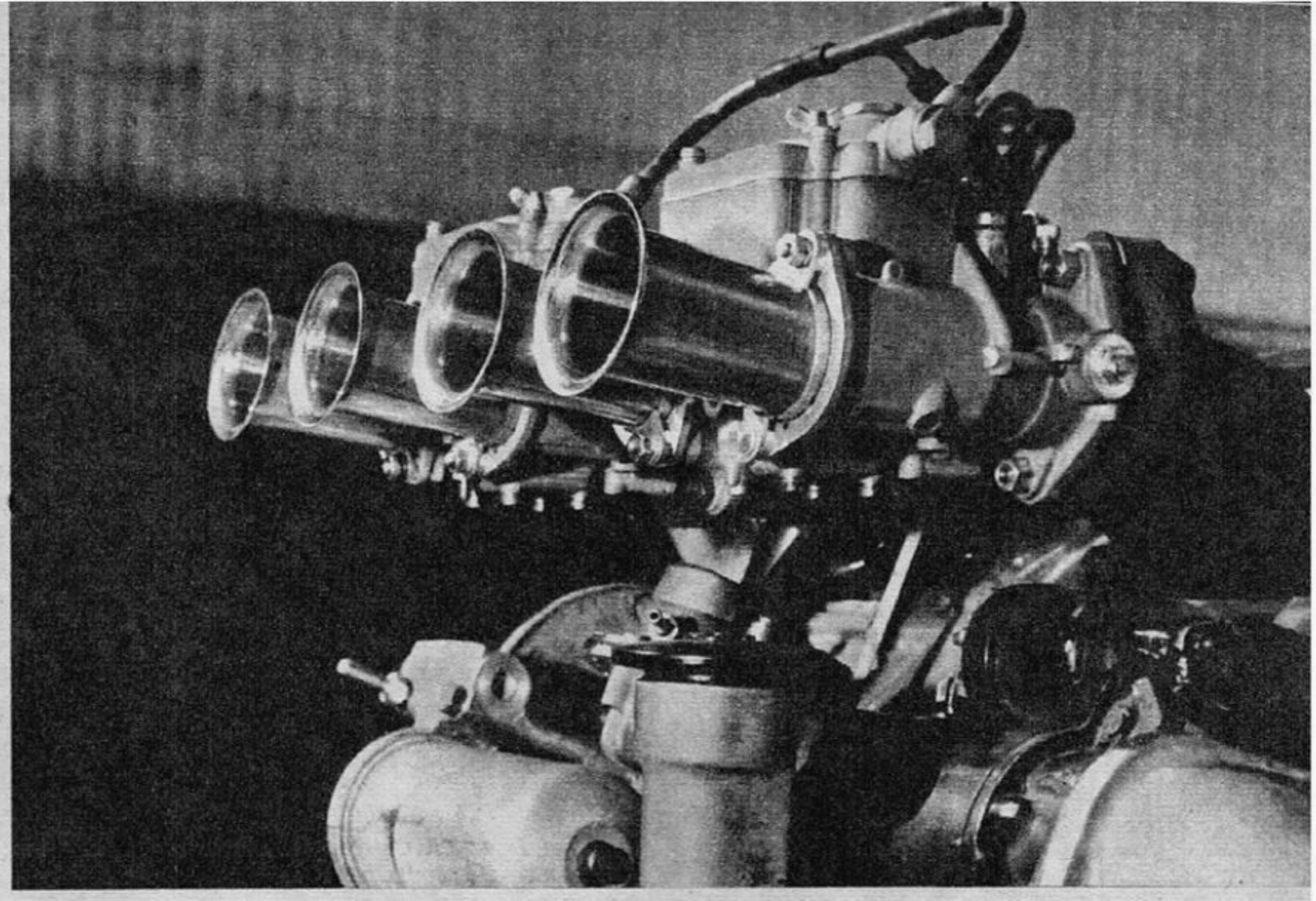
¡URGENTE!

Peugeot 404 - S

https://argentoteca.blogspot.com

Como primicia, presentamos la primera versión deportiva oficial de un auto de fabricación nacional: muchos HP extra y abundantes KPH adicionales





Aunque parezcan las trompetas de Jericó, no son sino los dos carburadores duales Weber DCOE2 de 40 mm que equipan al 404-S.

La República Argentina es, sin lugar a dudas, uno de los países en los que el automovilismo "urgente" cuenta con mayor cantidad de adeptos (y/o fanáticos) con relación al número de vehículos circulantes.

El espíritu o fuego sagrado automovilístico —léase velocidad— está tradicionalmente ligado a los argentinos desde que don Dalmiro Varela Castex trajo al país su De Dion Bouton; desde entonces, la cantidad de urgentistas se ha multiplicado constantemente. Para corroborarlo, basta echar un vistazo a las multitudes que presencian domingo a domingo las carreras de autos que proliferan en cualquier lugar de nuestro mapa, o a nuestras calles y rutas que están poblándose en un "in crescendo" sostenido con vehículos modificados para sacarles "algún kilometrito por hora más".

Hoy en día la elaboración mecánica tendiente a obtener mejores performances en los coches de turismo normales ha pasado de su faz aislada o esporádica, a una faz sostenida o podríamos llamarla casi organizada. Varios son los talleres que se dedican intensivamente a las "modíficas" con muy buenos resultados, tanto para ellos como para los clientes.

Ante este espíritu, la firma I.A.F.A. S.A., bajo licencia Peugeot, fabricante en nuestro país de los vehículos Peugeot 403 y 404, nunca fue insensible, y es más: desde tiempo atrás, en la División Experimentación del Departamento Técnico de esa empresa, se acariciaba la idea de mejorar los vehículos de producción normal, de acuerdo con los resultados de las experiencias favorables logradas por vehículos de la marca en competencias deportivas.

Esto no significaba introducir modificaciones "vitaminizantes" en todos los coches de la producción, sino en algunos que se producirían como "fuori serie" estable.

Indudablemente, las experiencias fueron muchas y muy halagüeñas, y casi siempre hubo una comunicación y colaboración bastante estrecha de esfuerzos privados con I.A.F.A. Esto decidió a la División Experimentación a realizar, ya de manera diríamos oficial, estudios en ese sentido.

Se tomó como base para la elaboración, la modificación normalizada por la fábrica Peugeot de Francia, y a partir de ella se sucedieron estudios y cambios autóctonos, capitaneados por los ingenieros Pindur y Renaud.

Durante un año se trabajó duro y se experimentó copiosamente, hubo realizaciones bipartitas muy interesantes, como la que se efectuó con el 404 que Oscar Cabalén corrió en el Premio de la Montaña del año pasado.

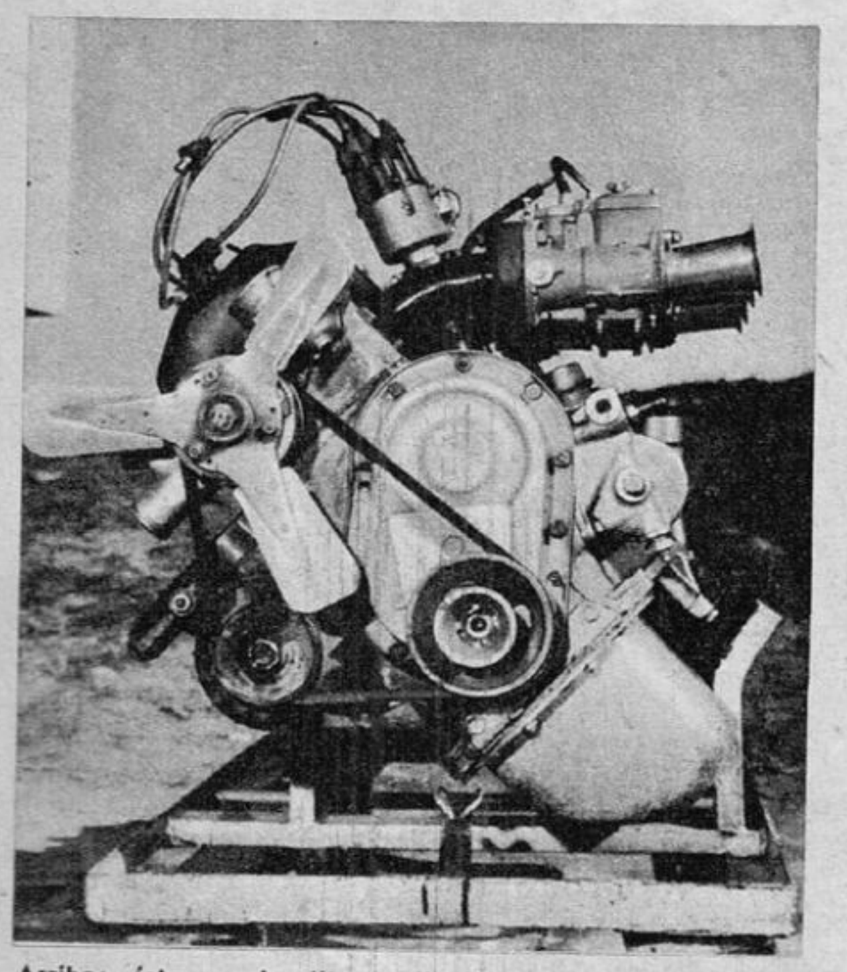
En un principio fueron utilizados equipos de inyección Kugelfischer en lugar de carburadores, y si bien los resultados fueron buenos, desde el punto de vista de la brillantez de la prestación, se decidió la adopción de carburadores, que por supuesto fueron Weber.

Los resultados obtenidos fueron realmente asombrosos. En un motor experimental se llegó a superar los 125 HP (SAE) en el banco de pruebas; pero indudablemente la idea de la fábrica no era producir motores tipo "cañonazo" que tuvieran vida efímera, sino motores de elevada performance que pudieran ser utilizados para hacer turismo veloz.

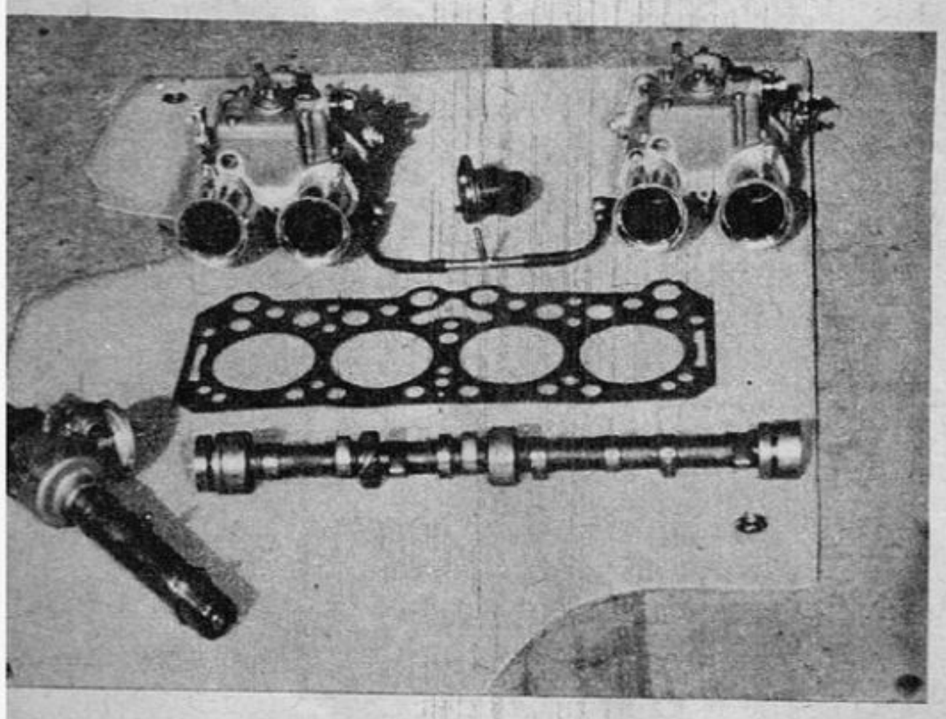
De todas las experiencias, finalmente, se llegó al motor XC5-S. que es el que equipa al Peugeot 404-S, unidad que como "fuori serie" produce ya I.A.F.A.

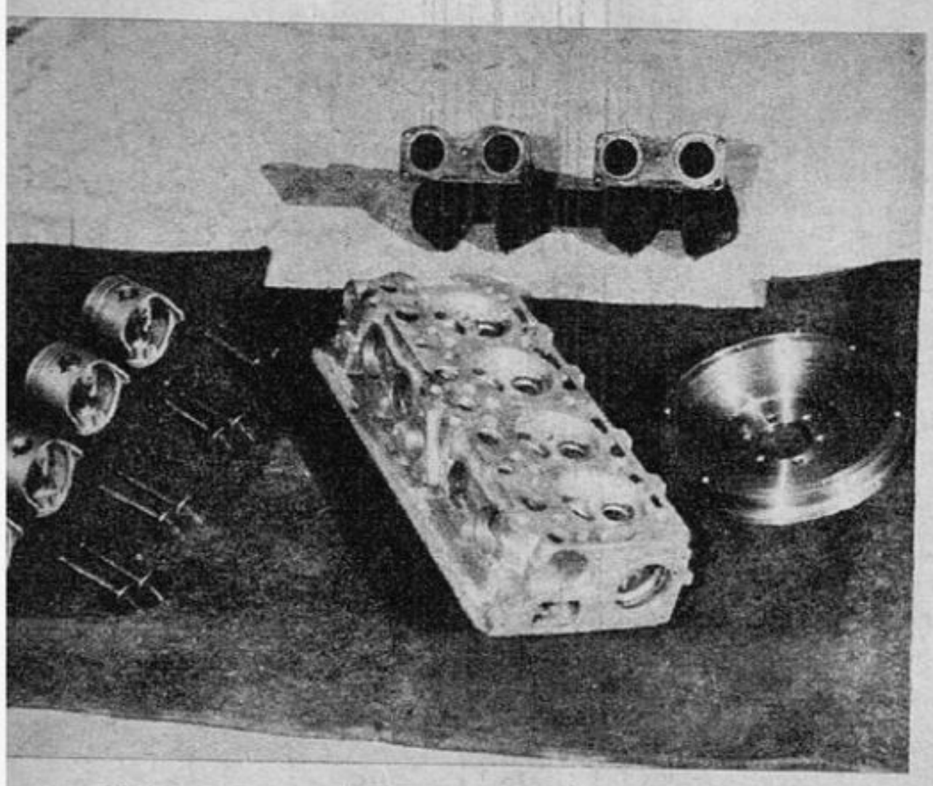
https://argentoteca.blogspot.com

¡URGENTE!
PEUGEOT 404 - S



Arriba: ésta es la "trompa" del motor 404-XC5-S. Se pueden apreciar bien los nuevos conductos que forman el múltiple de admisión, y a través de ellos cómo emerge el distribuidor. Abajo: El "kit" completo de alta potencia, capaz de convertir un inocente 404 en un rabioso 404-S. El equipo será también vendido aparte para los que quieran llevar los 72 HP originales a 115 HP. Lo forman: tapa elaborada, múltiples de admisión y escape, carburadores, válvulas, árbol de levas, volante y también los pistones.





Al mismo tiempo, se fabrican los equipos de alta potencia separadamente, para que los propietarios de unidades 404 normales que quieran efectuar la conversión, puedan adquirirlos a un costo relativamente bajo.

DETALLES DEL NUEVO MOTOR

El 404-S utiliza el mismo block motor de cinco bancadas, que últimamente es norma en la línea de producción del Peugeot 404. La cilindrada ha permanecido inamovible: 1.618 c.c.

La tapa de cilindros es la standard, pero elaborada de la siguiente manera: los conductos de admisión han sido separados para dar entradas individuales a cada cilindro, recibiendo además un maquinado que los desplaza de su ubicación primitiva para un mejor enfrentamiento con las válvulas de admisión.

El conducto del medio, que originalmente recibía la mezcla del único carburador, ha sido lógicamente, obturado. Los conductos son pulidos a terminación espejo, para disminuir la turbulencia. Los asientos de válvulas se han modificado para recibir las válvulas más grandes: 45,5 mm y 35,5 mm para admisión y escape (las standard son de 37 y 31,5 mm respectivamente), los resortes también han sido reemplazados por otros más robustos, 10 % más de carga.

La carburación está a cargo de dos **humildísimos** Weber duales 40 DCOE2, lo que prácticamente es lo mismo que decir que tienen un carburador de 40 mm de garganta por cilindro; el consumo específico que ambos son culpables de causar es de 7,5 km por litro (a la marcha más económica). Las bujías son Lodge N 44, de culote largo: 19 mm.

La bomba de aceite del motor XC5-S suministra mayor presión para afrontar su gran compromiso de lubricación, a 6.000 r.p.m. se eleva a 6,8 kg/cm², presión que es entregada al circuito de lubricación tipo full-flow con una capacidad total de 4,5 litros.

El árbol de levas, elemento fundamental en la modificación, tiene igual alzada que el standard, pero los perfiles son más cuadrados, llevando por supuesto más cruce, levanta las válvulas por intermedio de botadores reforzados (mayor sección) y balancines con mayor brazo de palanca. Este último artificio es para que las válvulas tengan mayor apertura, y es posible gracias a un desplazamiento del eje de balancines.

El múltiple de admisión está formado por cuatro tubos de chapa unidos por una placa, y la unión con los carburadores se logra mediante dos bridas de hierro vulcanizadas entre sí a una lámina de goma sintética; esto forma una montura elástica para los carburadores que están sujetos a peligrosas vibraciones gracias a su nada despreciable masa y posición en voladizo.

El múltiple de escape es igual al que saldrá como equipo de norma para los 404 standard, es decir, salidas individuales de caño (chapa) que se unen dos a dos para luego hacerlo en un colector único.

El volante del motor ha sido alivianado de 9,5 kg a 4,5 kg para mejorar la aceleración angular. En lo referente a sistema eléctrico, solamente se ha hecho modificación al distribuidor: curva de avance incrementada, y posición del conjunto más elevada (con una prolongación apropiada) para pasar sobre los conductos de admisión.

Los pistones son especiales, de cabeza bombé y tres aros; gracias a ellos y a la junta de tapa más delgada, se alcanza una compresión de 9,4:1.

Las relaciones de caja de velocidades y puente trasero no han sido modificadas respecto al 404, pero el embrague ha sido llevado a dimensiones mayores, es decir, 240x130 mm (diámetros exterior e interior del forro); lógicamente, los resortes tienen mayor carga que en la versión normal. Los frenos también llevan sus cositas, los delanteros son de 280 mm de diámetro y los traseros son de 255, ambas campanas bimetálicas (pista de fundición y tambor estampado y aleteado). Los anchos de cinta son de 65 mm adelante y 35 mm atrás.

Para que la tenida al camino no se vea comprometida por la elevación de las performances, se ha aumentado la carga de los resortes de suspensión delanteros, aumentándose además la dureza de todos los amortiguadores.

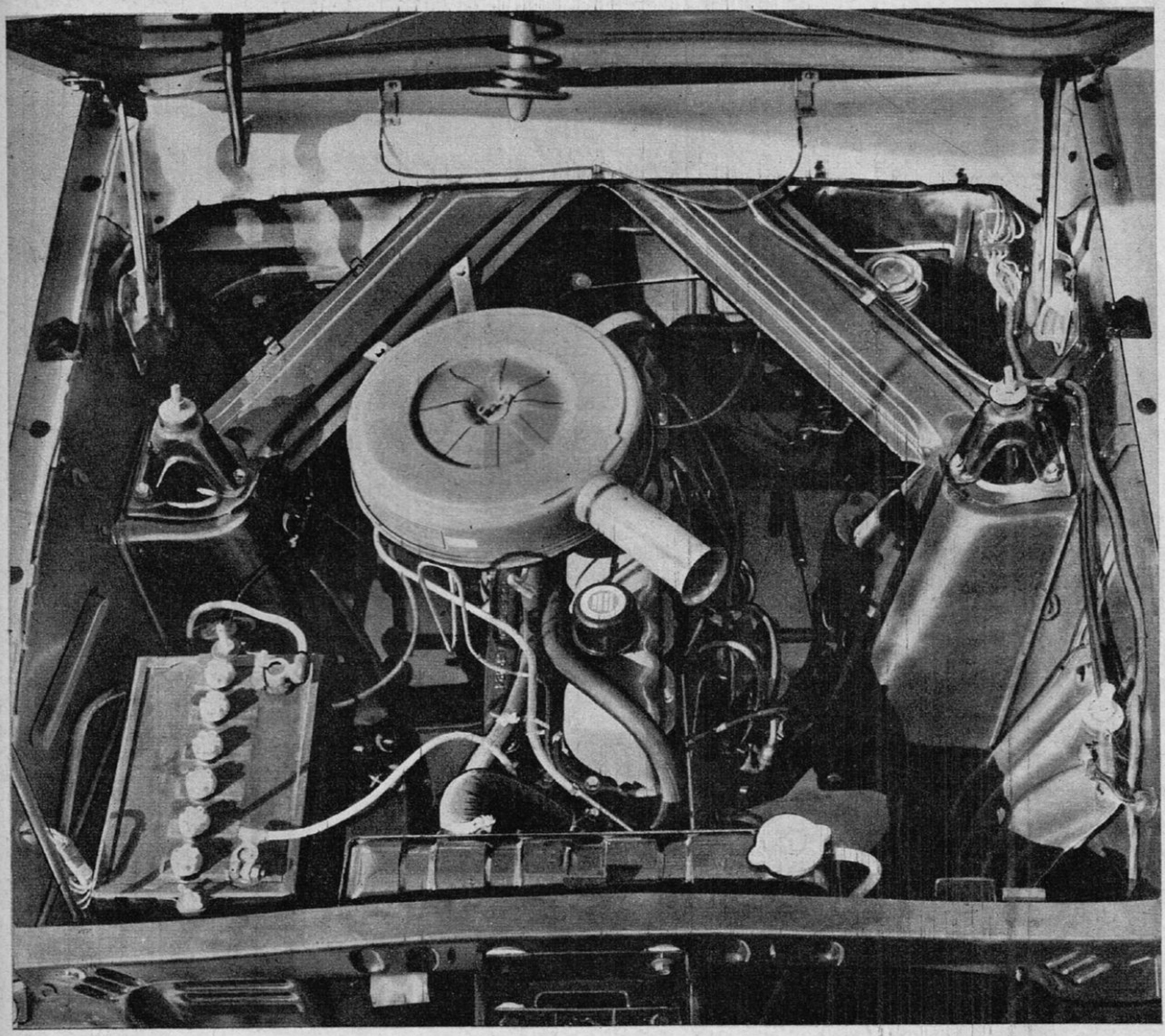
El Peugeot 404-S que se venderá al público tiene una potencia de 115 HP (SAE) logrados a 6.500 rpm. Su velocidad máxima es estimada por la fábrica en 185 kph (!!!!). Nos imaginamos que con la totalidad de sutilezas que permite el Anexo "J" habrá que instalarle paracaídas a los pasajeros de tal proyectil.

El Departamento de Experiencias de I.A.F.A. nos dijo extraoficialmente que el "S" puede descontar 500 metros con partida detenida en nada más ni nada menos que 15 seg.

La serie 404-S será entregada con una nueva gama de colores, entre los que se cuentan algunos metalizados, nuevos asientos tipo butaca, cinturones de seguridad combinados, y neumáticos Michelin "X" o Kléber Colombes.

Como pensamiento final, debemos confesar que no nos disgustaría tener un 404-S para testear. *

https://argentoteca.blogspot.com



aquí le pondrán una bomba de tiempo, señor...

Aunque no se lo digan... ¡cuántas veces lo hacen! Un repuesto falso es un peligro constante en su Ford. La falla se produce en cualquier momento, y Ud. sufre las consecuencias. En su Ford, solamente los repuestos legítimos FoMoCo dan el mismo resultado de la pieza original, porque son los únicos fabricados con las auténticas especificaciones mundiales de Ford. ¡Exija Ud. lo que su Ford exige! Diríjase al Concesionario Ford de su zona para tener la seguridad de obtener repuestos Ford legítimos y con garantía.

REPUESTOS LEGITIMOS

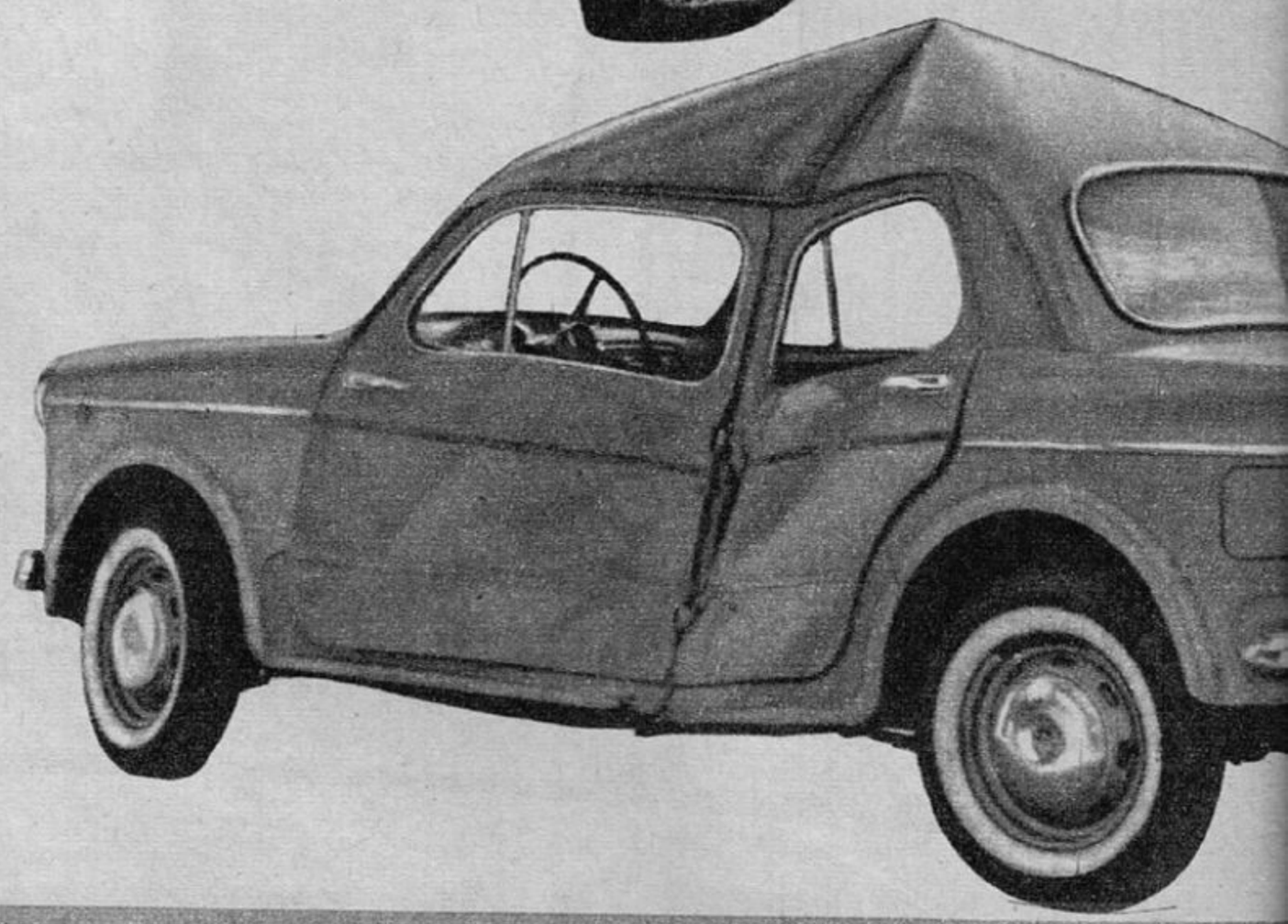
FoMoCo

Garantía de larga vida para su Ford

Ford Motor Argentina
SOCIEDAD ANONIMA

https://argentoteca.blogspot.com

DURO Y A CABEZA



TAMBIEN ITALIA CONTRA EL AUTO

Aumentan el impuesto a la primera venta y el precio de la nafta. Achican los créditos

El 26 de febrero del corriente año el gobierno italiano ha frenado bruscamente el magnífico desarrollo de la industria automovilística italiana promulgando un decreto-ley con el fin de detener la coyuntura inflacionista.

Siendo la actividad automovilística la más fácil de gravar con todo tipo de impuestos y de un rendimiento seguro e inmediato, se descargó el primer golpe sobre el automotor. Las consecuencias se hicieron sentir inmediatamente, tanto en la faz industrial como en la comercial. El gobierno tuvo que rever ciertas medidas y reestructurar gravámenes ya aplicados. La controversia continúa, pero ya se pueden sacar conclusiones muy aleccionadoras del ejemplo italiano.

MILAGRO ITALIANO

Se conoce el llamado "milagro alemán", o sea el enorme desarrollo de la economía germana después de la destrucción y ocupación del país en 1945. Gracias a varios factores, entre ellos la existencia de materias primas y la laboriosidad de su población, el país se transformó en uno de los más prósperos de Europa.

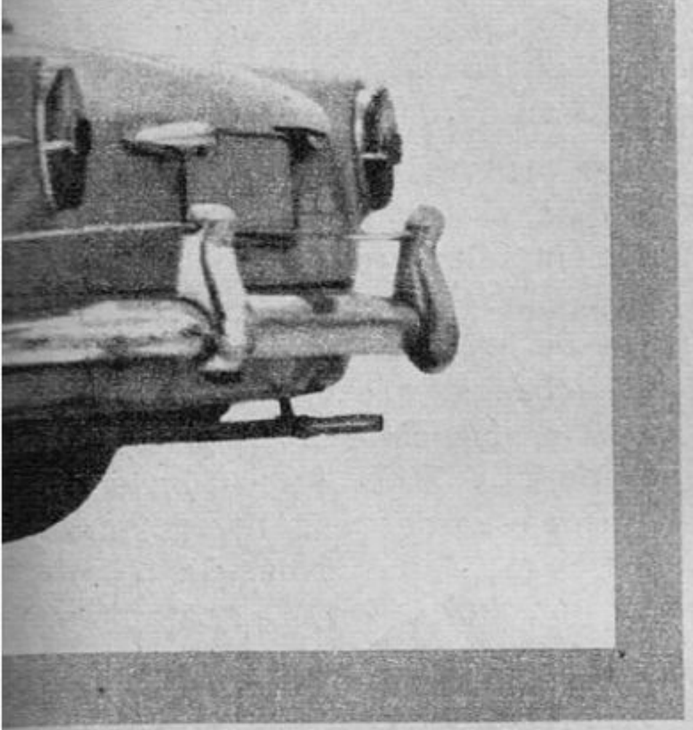
Italia, sin tener anteriormente un desarrollo industrial y económico igual al germano, ni poseer materias primas en cantidad suficiente, especialmente combustibles sólidos y líquidos o metales ferrosos, ha alcanzado un progreso económico muy notable. La utilización de la energía hidroeléctrica y de gas natural, el funcionamiento de industrias textil, eléctrica, mecánica y química permitieron promover el desarrollo industrial en el centro y el sur de Italia, además de aumentar el ya alcanzado en el norte del país.

Una parte importante en el progreso italiano le corresponde a la industria automotriz, la que contribuyó a la motorización del país y a la obtención de divisas extranjeras gracias a la exportación de sus productos. En cifras redondas, la producción de automóviles progresó de la siguiente manera:

1938	59.000
1957	302.000
1958	346.000
1959	435.000
1960	586.000
1961	694.000
1962	878.000
1963	924.000

https://argentoteca.blogspot.com

LA



Como se puede apreciar, la producción de automóviles de pasajeros pasó de 302.000 unidades en 1957 a 924.000 en 1963, o sea una producción tres veces mayor en sólo seis años. A esta producción debe añadirse la de camiones, ómnibus, tractores y de vehículos menores: motocicletas, motonetas y motofurgonetas.

La densidad automovilística italiana, una de las más bajas en Europa occidental, pasó de 35 habitantes por vehículo en 1959, a 31 en 1960, 25 en 1961, y solamente 13 en 1963.

Una gran parte de la producción automovilística se destina a la exportación. Así, en 1962 más del tercio, 33,70 %, de los vehículos italianos se vendieron en los mercados extranjeros. En 1963, debido

• En cifras absolutas, lo exportado bajó de 319.094 unidades a 305.274 unidades en 1963, colocándose Italia detrás de Alemania Occidental, 1.331.750 unidades, Gran Bretaña, 771.559 unidades, Francia, 604.338 vehículos, pero antes que los Estados Unidos, con 223.000 automotores, Japón con 84.000, Suecia con 75.000 y Canadá con 20.396 unidades.

al aumento de la producción, al aumento de la demanda del mercado interno y a la mayor competencia en los mercados extranjeros, el porcentaje de producción destinada al extranjero pasó levemente de la cuarta parte, 25,86 %.

Para permitir la utilización racional de la gran cantidad de automotores volcada casi exclusivamente, al principio, por la industria italiana sobre sus rutas, los sucesivos gobiernos han remodelado y reparado rutas y calles para el tránsito automotor, proyectando y ejecutando autovías, tanto en el interior del país como en combinación con países vecinos.

El turismo internacional, siempre cultivado por Italia, gracias a su belleza natural y a su riqueza en monumentos históricos, disfrutó de las facilidades ofrecidas por el automovilismo dejando un saldo favorable a la economía italiana.

COYUNTURA INFLACIONISTA

La prosperidad, o por lo menos el mejoramiento del nivel de vida de la población peninsular, ha provocado un cambio en los hábitos. Aunque Italia no alcanzó todavía una densidad automovilística comparable con los otros países del Mercado Común Europeo, los adelantos en este sentido son notables. La motorización, que comienza generalmente con la adquisición de una motocicleta o motoneta, progresa con la compra de un automóvil de pequeña cilindrada de segunda mano y llega a la adquisición de un vehículo nuevo. La industria local se ha especializado en la proyección y fabricación de unidades sumamente económicas, las que predominan aún hoy en día, aunque la tendencia actual es la de producir vehículos de mayor cilindrada.

Una de las razones de la utilización de la pequeña cilindrada en Italia es el costo de combustible,

Por el ingeniero LAZARO MUSIH

que es uno de los más castigados con impuestos, los que absorben del 70 al 75 por ciento del costo de la nafta al público. A pesar de que el consumo de nafta per capita es inferior a la de muchos otros países europeos, alcanzando solamente a 100 litros por habitante y por año contra 190 litros en Alemania o Francia, el drenaje de divisas es muy gravoso para el balance de pagos internacionales.

La importación de vehículos extranjeros estaba restringida por disposiciones drásticas. Al adherirse Italia al Mercado Común, debió rebajar los derechos aduaneros sobre los productos de sus asociados, inclusive sobre automotores. Asimismo, en dos ocasiones se efectuaron pasos para la liberalización de la importación de automotores procedentes de fuera del Mercado Común.

Las facilidades ofrecidas a la competencia automovilística extranjera sirvió para que varias empresas instalasen sucursales de venta, con una bien desarrollada red de concesionarios y talleres de mantenimiento. Otras, como la Renault de Francia o Rootes de Gran Bretaña, han concertado convenios con empresas italianas para el ensamble de sus vehículos en el país, con la contrapartida de armar o distribuir los vehículos italianos en sus propios territorios. La totalidad de vehículos extranjeros nuevos registrados en la Península durante los últimos tres años aumentó enormemente.

AÑO	A. ex. reg.	Pr. tot.
1961	33.815	6,88
1962	96.854	15,26
1963	189.422	20,67

Como se ve, las cantidades de automotores extranjeros nuevos registrados aumentaron casi el triple de 1961 a 1962 y casi duplicaron en el año siguiente.

MEDIDAS ANTIINFLACIONISTAS

El gobierno italiano, alarmado por el empeoramiento del balance de pagos, tomó varias medidas para combatir y frenar la inflación. Parece que la mayoría de los gobiernos consideran que el automotor es el bien duradero que mejor se adapta a la producción y al cobro de impuestos. Por esta razón, en lo que corresponde al automotor, se adoptaron tres medidas principales, de inmediata repercusión sobre el mercado automotor. Las medidas son: a) El aumento del impuesto a la primera

https://argentoteca.blogspot.com

DURO Y A LA CABEZA

venta; b) El aumento del precio del combustible, y c) La obligación de abonar en las ventas a plazos un mínimo del 30 % del valor de la unidad y la disminución de las mensualidades a solamente doce.

Entre otras medidas se habla de la suspensión de nuevos proyectos de autovías y la paralización de los que se encuentran en ejecución.

Las medidas anunciadas, y aplicadas las dos primeras, provocaron una tempestad de protestas. Los compradores de vehículos nuevos han desistido de retirarlos hasta que no se aclare el panorama. Las ventas de combustibles y lubricantes se han resentido. Las grandes empresas han disminuido las horas de trabajo o han despedido personal. Las entidades automovilísticas, como el Automóvil Club de Italia, han convocado reuniones para examinar las repercusiones provocadas por las medidas gubernamentales. Veamos brevemente los hechos.

a) Aumento de impuesto a la primera venta. Este impuesto se superpone a los diferentes gravámenes que debe soportar el automotor y se calcula de una manera asaz complicada que toma en cuenta el precio de lista del vehículo, su cilindrada y la superficie ocupada por el automotor, o sea el producto del largo por el ancho total. La nueva tasa grava, por consiguiente, menos a un pequeño automóvil deportivo de gran precio que a uno destinado al uso cotidiano. Aun dos vehículos comunes, con el mismo precio de lista, pagan impuestos diferentes de acuerdo con el largo correspondiente. El gobierno prometió revisar el impuesto y devolver al contribuyente el exceso cobrado, pero el contribuyente, con cierta experiencia, prefirió esperar la entrega de la unidad comprada. La paralización de las ventas repercutió en la suba de los precios de automóviles usados. A menos de dos meses de la publicación del decreto, se publicó otro reduciendo la nueva tasa.

b) Precio de combustible. La nafta en Italia siempre servía para que el gobierno obtuviese entradas fácilmente cobrables y era una de las más caras del mundo. En noviembre de 1958 tuvo lugar la primera reducción del precio de la nafta, seguida por varias otras. El precio al público bajó de 142 liras a 132 liras y sucesivamente a 125, 120, 100 y a 96 liras el primero de febrero de 1961, manteniéndose el mismo precio hasta el 25 de febrero del corriente año cuando subió a 110 liras. Las revistas italianas publican los precios, en liras, de la nafta común en varios países europeos, los que reproducimos parcialmente.

PAIS	PRECIO EN LIRAS
Suiza	73
Holanda	80
Gran Bretaña	83
Suecia	87
Alemania Occidental	88
Bélgica	95
Finlandia	100
Italia	110
Francia	118

Aún con el precio anterior de 96 liras, la nafta en Italia resultaba mucho más cara que en otros países europeos.

La disminución del precio de la nafta de 125 liras en 1959 a 96 en 1963 elevó el recorrido promedio anual por vehículo de 13.500 km a 17.500 km. Se estima que el aumento del precio de la nafta hará bajar el promedio anual recorrido y disminuirá el efecto del aumento del precio en lo que corresponde a las entradas fiscales.

c) Ventas a plazos. Las ventas a plazos representan en Italia aproximadamente un 30 % de las ventas totales, pero su distribución difiere según las regiones. En el Sur, las ventas a plazos representan del 40 al 50 % del total, en el Centro bajan al 28 % y en el Norte industrializado alcanzan solamente al 16 %. Además, los plazos llegan a 24 meses término medio, pero para las ventas de vehículos de menor cilindrada el promedio es de 30 meses. El anticipo es normalmente del 20 al 25 %. Llevado el anticipo al 30 %, como mínimo, y reduciéndose los plazos a solamente doce, el comprador más necesitado ve cerrarse el camino a la adquisición de una unidad nueva.

Para contrarrestar la disminución de ventas, se aconseja a las fábricas incrementar las exportaciones, como si dependiese solamente de la voluntad de ellas vender al extranjero. A los italianos se aconseja comprar coches nacionales, pero da la casualidad de que varios altos funcionarios tienen desde hace tiempo unidades extranjeras. Además, Italia importa aun hoy menos automotores de los que exporta. Las obligaciones del Mercado Común Europeo obligan a Italia a tener sus puertas abiertas a la producción de sus asociados. El comercio internacional impone asimismo la liberalización de importaciones.

Publicaciones italianas destacan manifestaciones de hombres de gobierno helvéticos, quienes estiman que no se debe gravar excesivamente el uso del automotor, cuyo funcionamiento en el mundo moderno es insustituible. Suiza tiene sus puertas abiertas a la producción automovilística mundial, el precio de la nafta al público es la más baja en Europa, y sus caminos y autovías invitan al viaje.

Parece que en lo que corresponde al precio de la nafta, al pago de los impuestos sobre el automóvil y a la construcción y conservación de caminos, muchos funcionarios italianos no piensan en "suizo".

Entre nosotros pasa lo mismo. *

https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

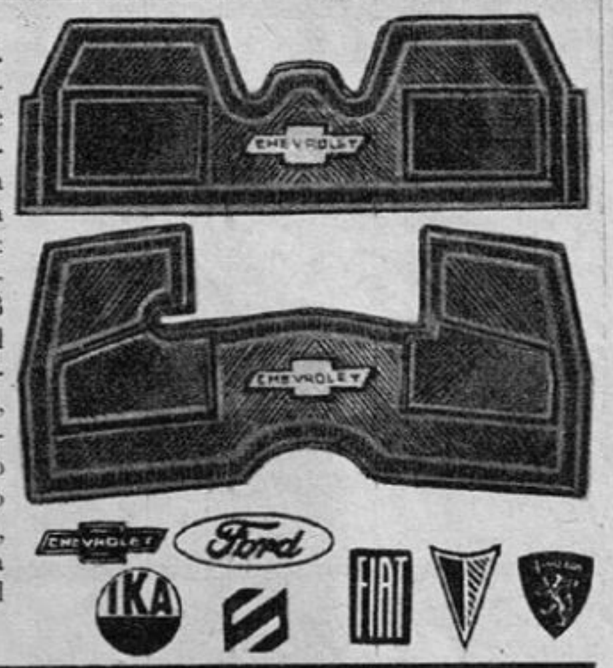
Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989

Llegaron los famosos
ANTEOJOS EUROPEOS
PROTECTOR RATTI
(90-R)

Peso: 25 gramos con armazón de nylon.
Antideslumbrantes, contra encandilamiento y niebla, usado en las fuerzas armadas y aviación europeas, de gran protección y 100% irrompibles. Ahora los automovilistas tendrán seguridad absoluta en la ruta. En sus dos modelos para damas y caballeros.

Representante exclusivo para América Latina : **Cristóbal J. Bollati.**
Carlos Pellegrini 465, 5° p. - Of. 42 - Tel. 35 - 3694 - Bs. As.
En venta con iguales cualidades para aplicaciones sobre anteojos recetados.

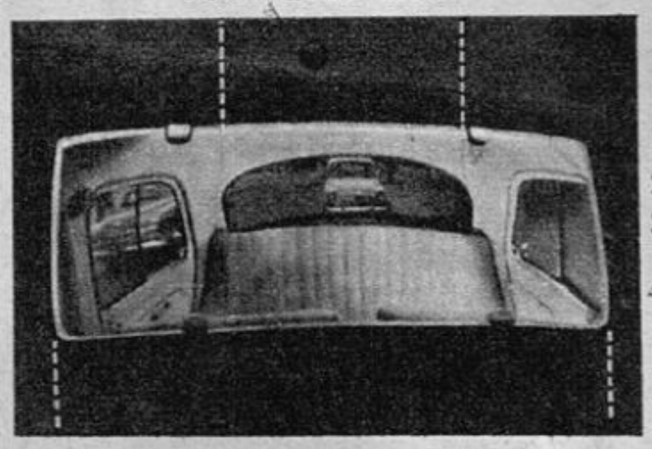
PEUMAN IND. Y COM. S. A. C. I. F. I. A., siempre en la vanguardia en alfombras de goma para el automotor, se complace en presentar las nuevas alfombras para coches compactos, con insignia en relieve aplicada en goma blanca, para las siguientes marcas de automóviles: Ford Falcon, Valiant I - II y III, Chevrolet 400 y Súper y Rambler 1962, 63 y 64. Próximamente se presentarán al mercado las correspondientes a los siguientes modelos: Peugeot 403 y 404, Fiat 1500 y Siam Di Tella 1500 y Magnette. Además, señalamos que nuestro amplio surtido en alfombras Compacto en goma común, metalizada y jaspeada, cubre las necesidades para la perfecta cobertura de cualquier vehículo nacional o importado.



CINTOPLOM
LA MASILLA
QUE ENDURECE
EN 20 MINUTOS

Fabricada bajo licencia de "SPRINT" ITALIA. Endurece como el estaño y se lija como masilla común, no baja ni se resquebraja, es antioxidante y no le afectan ácidos ni solventes, con mucha eficacia pega metales, maderas, vidrios, etc.
BOCEDI Hnos. Fabricantes y distribuidores exclusivos. Caupolicán 1264, San Justo. Pcia. de Bs. As., Tel. 27 - 7513.

VISION ESPEJO COMUN

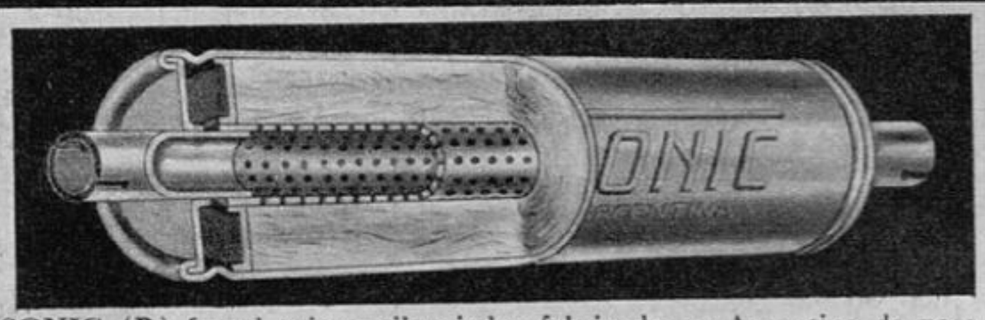


VISION ESPEJO PANORAMICO

Con el sensacional **ESPEJO PANORAMICO** retrovisor **VIPA** se logra:

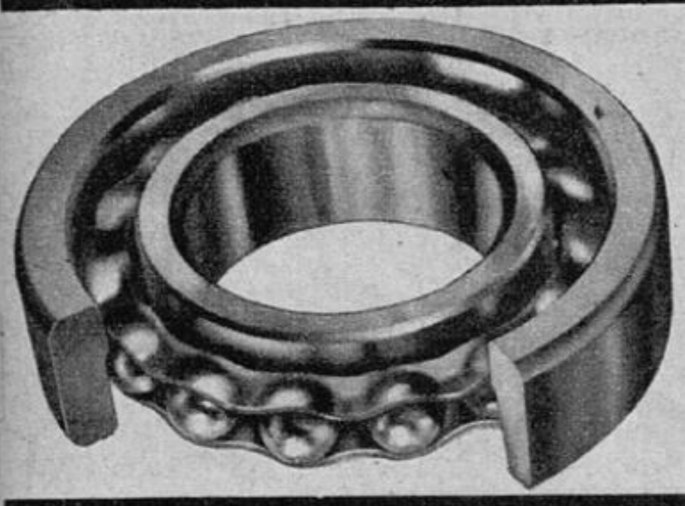
1° Angulo de visión de hasta 35 grados, alcanzando un panorama completo de **todas las ventanillas** en ambos laterales
2° Evita encandilamiento
3° Se coloca sobre cualquier espejo en uso
4° Se presenta en 2 medidas, adaptables a coches. taxis, colectivos, camiones. etc.

Fabrica y distribuye
VIPA - Quesada 1675/79 - Tel. 70-4691 Bs. Aires. Hay zonas disponibles en Capital e interior.

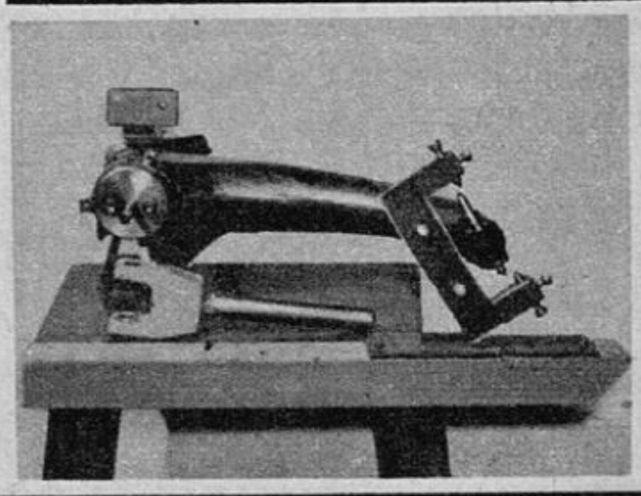


NOSONIC (R) fue el primer silenciador fabricado en Argentina de paso directo y aislado con **lana de vidrio,** que absorbe los ruidos de alta frecuencia y evita el recalentamiento del motor por su expulsión libre de los gases. Su diseño exclusivo hace rendir más la nafta. Su uso es muy común en coches deportivos. Lo fabrica y vende: **Establecimiento Industrial SILENTOR S. R. L. - GALVEZ 2036 - Rosario**
La marca estampada en el tubo lo distingue de sus similares.

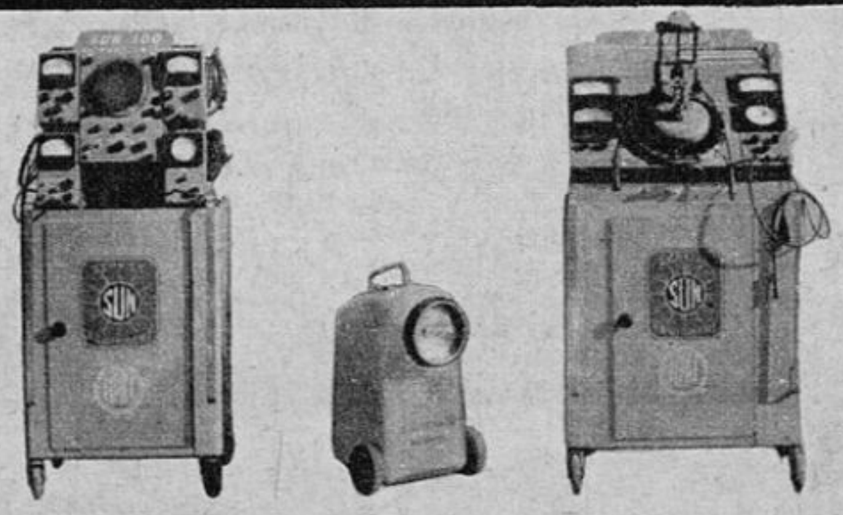
El hoy elevado costo de una batería de auto, induce a los usuarios a un esmerado cuidado de la misma. El **AGUA DESTILADA "65"**, la primera en el país presentada en **sachets inviolables con tapa,** es la garantía de mejor cuidado y duración máxima de su batería. Producida por **MOVILEM S. R. L.** y distribuida exclusivamente en toda la República por **Díaz Vélez S. A., de Díaz Vélez 5502, tel. 89-8145 y 87-6061, Bs. As.**



DOLOMITA S.A. casa especializada en COJINETES A BOLILLAS Y A RODILLOS presenta su línea de productos de reconocida calidad. Importadores. Av. Juan B. Justo 3500 - Tel. 59-7847 - Bs. As.



Máquina para enderezar brazos de CITROEN 2 CV **en frío,** con calibres de control exclusivos que aseguran su máxima exactitud. Los trabajos se efectúan en el acto. Precios especiales para concesionarios y talleristas. **ANTARTIDA S. C. A. - Av. Juan B. Justo 1281/83. Tel. 77-6283 - Bs. As.**



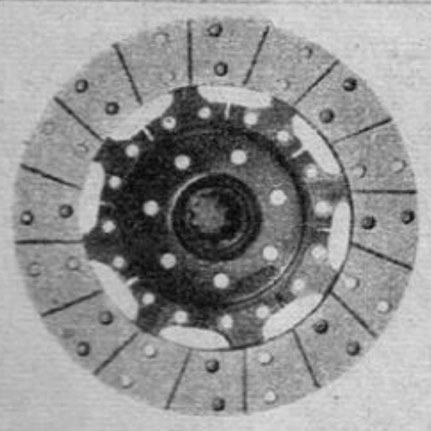
Taller DIAZ VELEZ S. A.

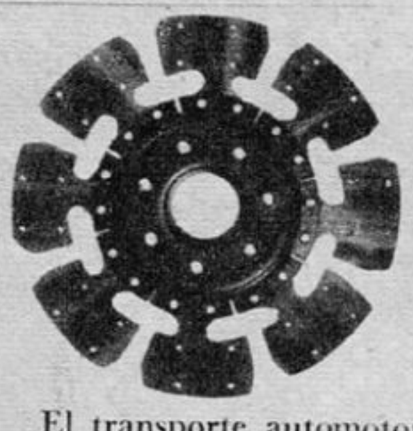
para talleristas y flotilleros:
Alineador de direcciones "BEAN"
Balanceador de ruedas "ALEMITE"
Laboratorio completo del automóvil "SUN"
DIAZ VELEZ S. A. Concesionarios SIAM Automotores
Díaz Vélez 5502-20 - Tel. 89-8145 y 87-6061

https://argentoteca.blogspot.com

Realización EDDIE publicitaria

NOVEDADES





SUPER DISCO TELESCOP

El transporte automotor sabe porque es el mejor

TELESCOP ARG. S.C.P.A. VIAMONTE 1675
T. E. 44-1767 y 42-8965 - Bs. As.

---

erpa burlete
AUTOADHESIVO

ERPABURLETE autoadhesivo. Evite DEFINITIVAMENTE las filtraciones de polvo y viento en su hogar, oficina, taller, etc. además úselo como zócalo, fijándolo en el canto inferior de sus puertas. Ud. mismo puede colocar el ERPABURLETE con la mayor facilidad. Y ahora también en negro. Otro impacto ERPA S. A. fabricantes de Suprabond, Supralock, Erpox, Mordal, etc.

Distribuidores exclusivos: ARTEFA S. R. L.
Entre Ríos 1027 - Tel. 26-2203 y 27-6211

Rep. en el Interior: Bauzas - Explanada 643 - ROSARIO - Colli - 9 de Julio 3059 MAR del PLATA Baiocco - Av. J. B. Justo 474 PUERTO MADRYN Navarro - Buenos Aires 163 PARANA - Quero Lima 2158 CORDOBA - Quintana - Olascoaga 1438 MENDOZA-A.Guinea Pueyrredón 544 RESISTENCIA Fuch - Muñecas 280 - TUCUMAN

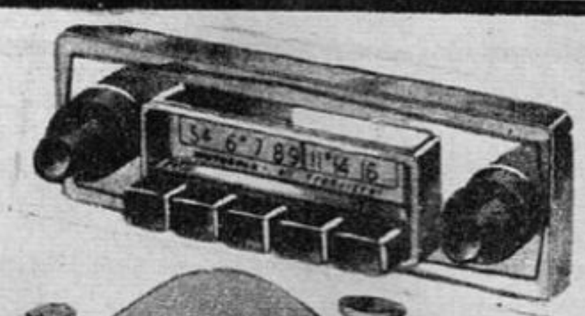
TAPIZADOS AVENIDA presenta estas butacas individuales para furgón o furgoneta **CITROEN**, similares al tapizado de lujo para coche. En plástico lavable, azul, de gran calidad y duración. Primer y auténtico **SERVICE DE TAPICERIA** para su **CITROEN 2 CV** con personal especializado en reparación y reposición en tiempo record, lo que reduce los costos en casi un 50%. En sus tres locales: **Av. Mitre 90, Villa Martelli, 740 - 7446** (casa central) - **Berutti 2813, Capital, 82 - 0375** (sucursal) **Alvarado 2311, Mar del Plata, 4-8277** en el horario de 8 a 12 y de 14 a 18.30 hs. **Sábados abierto todo el día.**

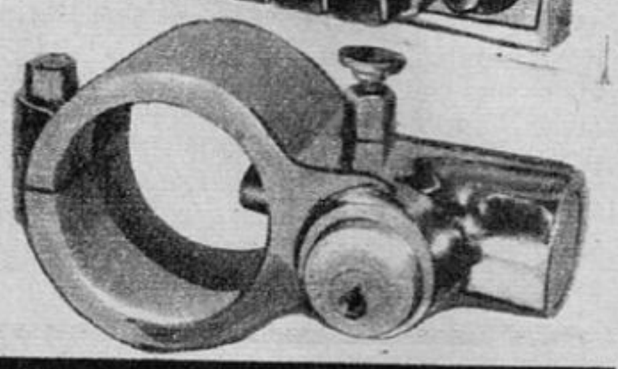
ESCAPES "TRONADOR MARLIT"
RENAULT DAUPHINE y GORDINI - FIAT 750 - 1100 - 1500
PEUGEOT 403 - 404 - DE CARLO y AUTO UNION DKW

SILENCIADORES MARLIT
innovando en la industria automotor y tras 34 años de constantes esfuerzos en la fabricación de silenciadores y caños de escape, presenta sus equipos especiales **"TRONADOR MARLIT"** únicos en su tipo, adaptados a las disposiciones municipales vigentes. Estos equipos cuyo rendimiento esta ampliamente garantizado asegura un 10% de aumento de velocidad, economiza el 12% de combustible.
Adquiéralos en **PALIQUE 436 tel. 54-0303** o en los puestos del Muñeco **MARLIT**
En Palermo: Cerviño 3767 tel. 72-9515
Cap. en Barracas Herrera 582 tel. 21-4075.

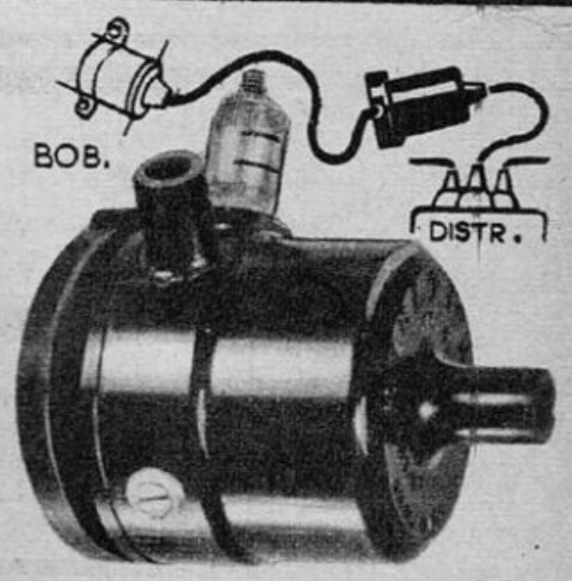
Lo imposible en **TRADE** - Autorradios de todas las marcas, **Autovox - Blaupunkt - Motorola - Philips - RCA - Transyca**, etc., muy por debajo del precio de lista, instaladas y con antena con llave: service de todas las marcas, además en nuestra sección Cerrajería del Automóvil le ofrecemos en oferta especial, **TRABEX Legítima** instalada en $ 1.900.-

TRADE - Avenida Pueyrredón 2259 - Tel. 80 - 4469. Cap.

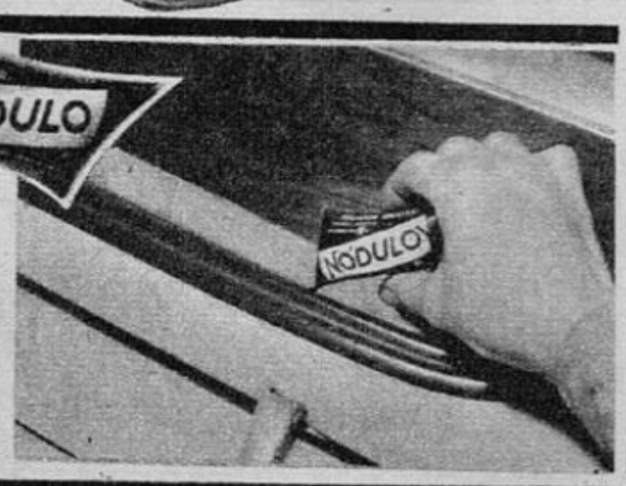




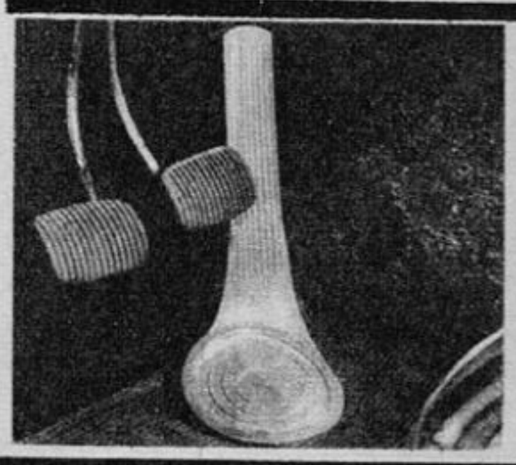
Miles de automovilistas se han visto beneficiados con el sorprendente FUNKEN-CICLO. DISPOSITIVO de AUXILIO patentado. Es el único que hace funcionar el motor, con la tapa del distribuidor totalmente comunicada con las bujías empastadas, con el condensador cortado y con el equipo de encendido totalmente mojado. FUNKEN-CICLO es realmente algo increíble, por eso lo invitamos a solicitar o concurrir a una demostración práctica. Distribuidor: **José Ferrarelli - Echeverría 21 - tel. 207-9782 - Wilde.**
Fab. M. Impellizzeri, Av. Bra. de los Andes 1777 San José, Mendoza. Hay zonas disp.



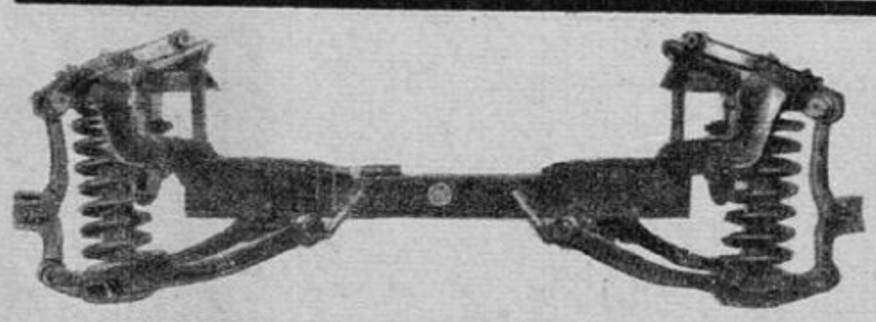
SELLADOR SINTETICO NODULO



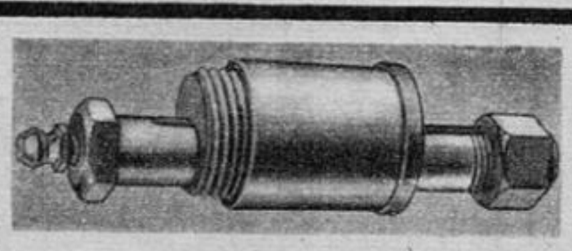
PARABRISAS, vidrio trasero, rajaduras y burletes, ahora sin problemas de filtraciones con el nuevo **SELLADOR SINTETICO NODULO**, presentado en prácticos sachets de 100 grs. Son sus fabricantes y distribuidores **NODULO Ind. y Com. S. A. C. Allende 2041 - Tel. 69-1303 - Bs. As.** En venta en las buenas casas del ramo. Hay zonas disponibles.



J. J. **MARTINELLI** presenta este novedoso accesorio pra el automóvil. El **CUBREACELERADOR UNIVERSAL CON TALONERA**, totalmente de goma. Este artículo cubre y protege el acelerador evitando el desgaste y rotura de la alfombra. Solicítelo en las buenas casas del ramo o a su fabricante **J. J. Martinelli SUCRE 2840/42 - tel. 73-0566 Capital.**



SUSPENSION INDEPENDIENTE para jeep, estanciera y rastrojero, **DOT-DAL** la cual mejora sustancialmente la suspensión de estos vehículos.



Corrector de comba y avance COM - AVAN. La solución al problema de dirección del RENAULT o PEUGEOT.

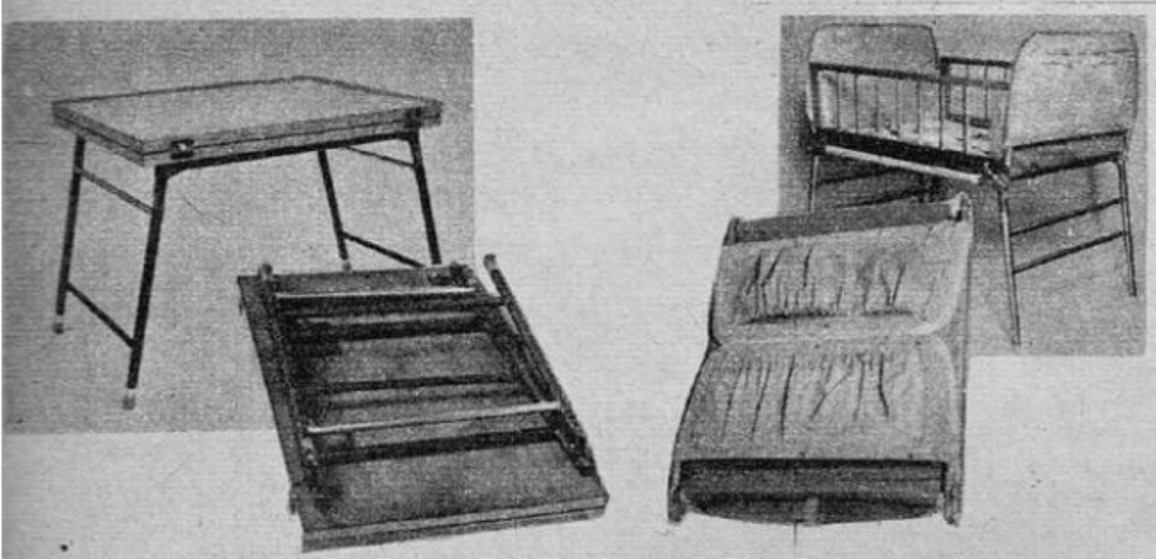
ESTABILIZADOR de DIRECCION para jeep, Estanciera, Rambler, Renault, Borgward, VW, Di Tella, ómnibus y camiones Mercedes Benz. Unico con doble tubo de protección. Fácil colocación. Garantizados.

Distribuidores **AUTOLANDIA S. R. L.**, Av. Maipú 2170-74, Olivos. 791-4511 y 2184.

https://argentoteca.blogspot.com

a través del parabrisas

Viamonte 353 - 32-1424 y 32-7989



FA-MET S. R. L., Jean Jaurés 3758, T. E. 208-7772 (Valentín Alsina - Lanús) Prov. de Bs. As., presenta su marca "MULTI-FORM" para: Reposeras, cunas, mesas, baños de sudación, piletas de natación, sillas de comer para bebés, **en su sistema exclusivo de forma PLEGABLE** y garantizados por 3 años.
Estos artículos, canjeables entre si, nuevos o usados, resultan ideales para ubicar en coches, dptos., casas de fin de semana, etc. por ser PLEGADIZOS.

MESA PLEGABLE tipo libro-ratona Med. cerrada 50 x 70 x 20 c. abierta 1 m. x 70 c. Sistema de patas telescópico a 2 alturas 40 y 75 c. 3 años de garantía. Forrada en hermosos plásticos garantizados contra fuego.

CUNA PLEGABLE, apta hasta 1,50 m de largo, c/mosquitero, colchón y almohada de gomapluma, bolsillos p/pañales y mamadera, involcables. Adaptable a catre de baño de 0,60 x 0,50 x 0,40 cm.
Solicítelos en las casas del ramo. Precios especiales a revendedores. Hay zonas libres en el interior y se aceptan representantes.

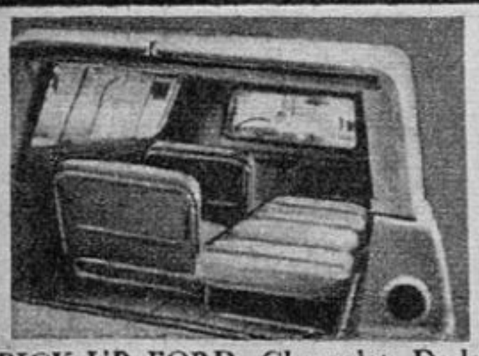
TRAN S.Y.C.A. su AUTO RADIO, íntegramente a transistores con extraordinaria sensibilidad y sonoridad de concierto. Fabricada por **FAMAR S.R.L.** Distribuyen **Fiore Panizza y Torra** S. A. Viamonte 1581 **Grinberg e Hijo,** Corrientes 1824.

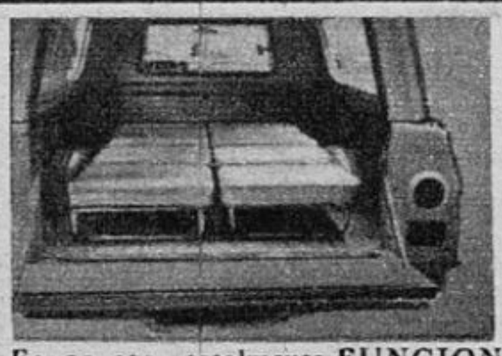
IGNICION A TRANSISTORES

B. I. M. División Automotores, fabricantes del encendido a transistores ALLIGATOR 2T-30 le brindan la oportunidad de poseer el automóvil más potente, moderno y veloz de su categoría. Línea completa de 6 y 12 V. Equipos especiales para Auto Unión y motocicletas. El extraordinario rendimiento de este sistema de avanzada, puede Ud. comprobarlo en sus laboratorios de pruebas, **Bonpland 1477, T. E. 771-4605, Bs. Aires.**

NUEVOS
Ahora
LAVABLES

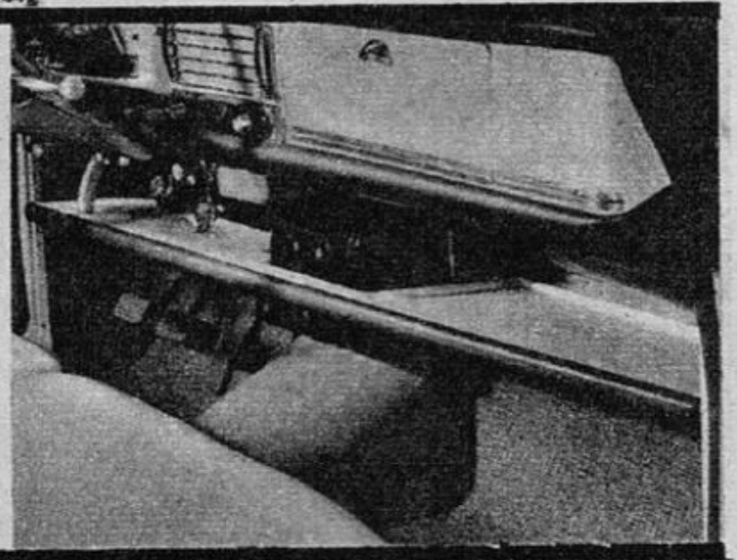
PERSONALICE su automóvil colocando en las puertas o tablero los nuevos **MONOGRAMAS SUIZOS AUTOADHESIVOS** en letras plateadas o doradas inalterables. Puede adquirirlas en las estaciones de servicio, casas de repuestos y accesorios para automóviles. Es importador de esta novedad **NORCA S.R.L.** de Rincón 244 Bs. As. - Tel. 47-4908
en Uruguay ABECE - T.E. 71017
Zonas disponibles en:
Tucumán - Corrientes - La Pampa.





SU PICK-UP FORD, Chevrolet, Dodge, Fargo, etc., totalmente FUNCIONAL con los novedosos **ASIENTOS - CAMA** (patentados). También la línea completa para **ESTANCIERA, CITROEN. Di Tella, Fiat, Renault, Peugeot.** Son sus fabricantes **MAURICIO VITIS y Cía., Adolfo Dickman (ex San Blas) 1375/79 (alt. Av. San Martín 2700). Tel. 59-2026. Bs As.**

PEUGEOT 403 - 404

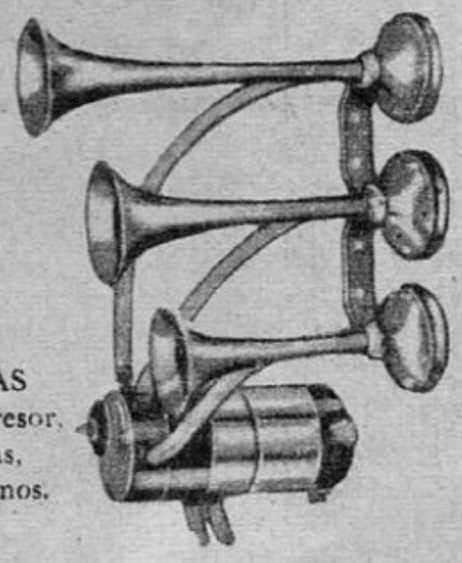


GIBEST S.R.L. presenta esta **SUPER BANDEJA** que le dará amplitud y comodidad a su automóvil. Totalmente tapizada con las telas plásticas originales del Peugeot. Adquiérala en Agencias Oficiales, Talleres de Servicio Autorizado y casas de accesorios.
Distribuidores exclusivos: **NORTE COMERCIAL Echeverría 555 Florida F. C. M. Tel. 740-5443.** Se envían pedidos al int. contra reembolso.

AL-CROM presenta
tres artículos de categoría

FUNDAS SUPER ANATOMICAS
para Fiat 750-1100-1500, Di Tella Falcon - Rambler - Chevrolet 400 Valiant - Peugeot 403-404 y otros.

CINTURONES DE SEGURIDAD IMPORTADOS,
tipo aviación y nacionales.



BOCINAS
con compresor, italianas, 3 y 4 tonos.

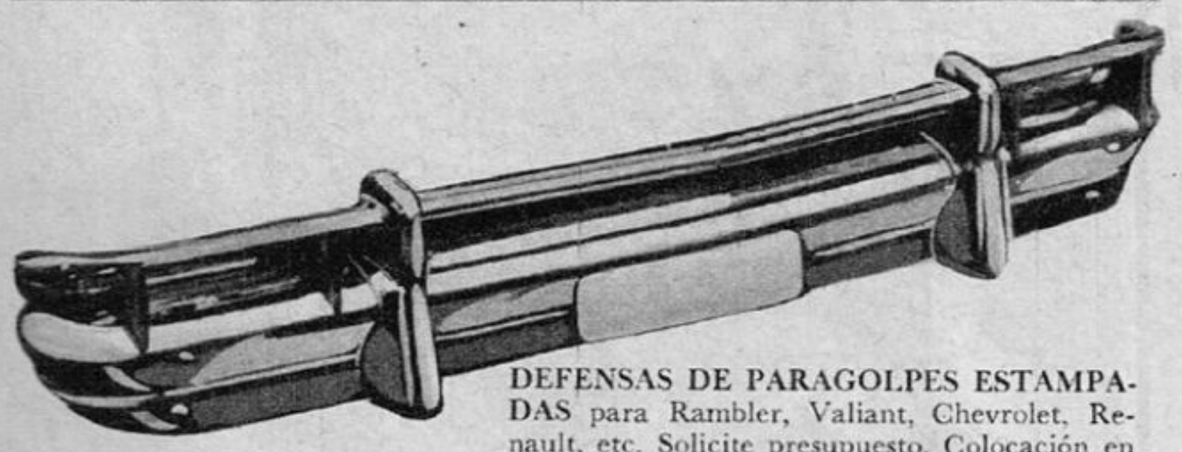
Accesorios importados y nacionales para todo tipo de automotor. También defensas para las distintas marcas de coches, buscahuellas, faroles "Helphos", "Hella", "Marchal", autorradios italianas, japonesas y nacionales. AL-CROM en sus tres esquinas de Jujuy y Moreno: Jujuy 292, 299 y 306, Cap. Tel. 97-1221 y 4205 Estos artículos podrán adquirirse en las boutiques del automóvil de Harrods y Gath y Chaves, casas centrales y sucursales en Rosario, Mendoza, Mar del Plata y Bahía Blanca.

PARABRISAS ⊙ 79

https://argentoteca.blogspot.com

Novedades a través del parabrisas

Realización EDDIE publicitaria 32-1424/7989



DEFENSAS DE PARAGOLPES ESTAMPADAS para Rambler, Valiant, Chevrolet, Renault, etc. Solicite presupuesto. Colocación en el acto. Envíos al interior. FABRICANTES: FAC. Soc. en Com. por Acc., Alsina 2799 esq. Jujuy, Tel. 97-8232, Bs. As.

---

3 productos para su CITROEN 2 CV

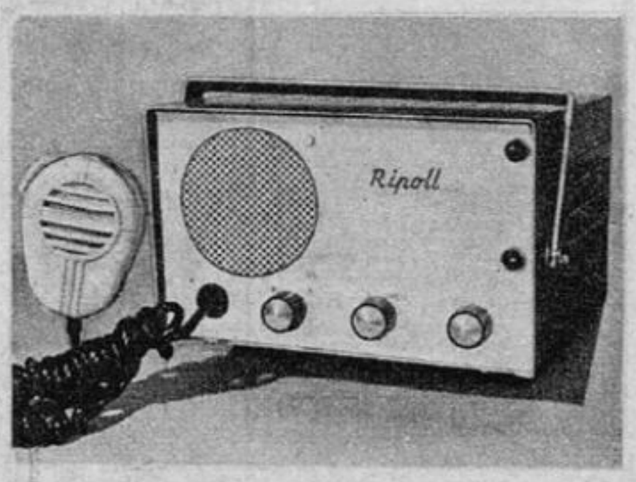
MEDIDOR — TAPA — CRIQUE VENTANILLA

MEDIDOR de NAFTA: actúa por sistema de vasos comunicantes. Seguro y exacto TAPA PROTECTORA DE ENCENDIDO: Cierra herméticamente el sistema de encendido, evitando la penetración de agua (lluvia, lavado, etc.). Con tubo de escape de gases de ozono. Prolonga la duración del platino - CRIQUE SUJETA VENTANILLA: funciona "a bolillas" permite varias posiciones de abertura e impide que se caigan (por deterioro del tope común). Los 3 artículos se entregan con elementos e instrucciones para su colocación. Precios esp. para talleristas y concesionarios. A USUARIOS COLOCAMOS EN EL DIA. Distribuidores exclusivos ANTARTIDA S. C. A. - Av. Juan B. Justo 1281/83 - Tel. 77-6283 - Bs. As.

"Con el equipo YUKON, le cuesta un peso el sifón", es la realidad de este equipo familiar que fabrica soda y refrescos al instante.
Está compuesto de: un tubo de gas con anhídrido carbónico, válvula, manómetro y 2 sifones completos.
Es económico, seguro, higiénico y rendidor y lo distribuye en forma exclusiva la firma **REPAC S.R.L. - Darwin 28 - T. E. 55-6110 y 54-9493 - Bs. As.**
Precios especiales a revendedores.

FUNDAS MAGICAS - Gran variedad de fundas para el interior y el exterior de toda clase de automotores, motos, aviones, etc., con garantía por UN AÑO. Descuentos especiales para agencias. **SOLIS 787. Cap. Tel. 38-8107 y 37-0137** - Envíos al interior y exterior.

Mayor seguridad y alcance en sus comunicaciones con el **RADIOTELEFONO RIPOLL.** Mínimo consumo, recepción clara y potente, ideal para el campo, industria, comercio, policía, transporte, médicos, cooperativas, etc.
El departamento técnico de
RIPOLL COMUNICACIONES
le solucionará sus problemas de instalación en cualquier lugar del país. Diríjase a **Hipólito Yrigoyen 2624, San Justo, Bs. As. - Tel. 621-2459.**



¡APUNTEN, FUEGO...!

La luz verde no autoriza a disparar sobre los peatones. Respete la calle en la calle. Frene.

Hace unos meses hablamos del tema, hoy volvemos sobre él. Nos ocurrió a nosotros, y le ocurre a diario a muchos peatones. Cruzábamos la Diagonal Norte, por Florida, cuando nos tomó el corte de luz verde. Dimos unos prudentes pasos atrás, mientras la casi totalidad de los peatones continuaba su cruce para llegar al medio de la calzada o para mantenerse bien firmes como distraidos. De pronto, comenzó a crecer por la izquierda un zumbido que tenía mucho de Mercedes Benz en plena picada. Debemos confesar que el chofer del ómnibus demostró que sabía calcular: alcanzó el primer semáforo justo cuando se encendía la luz verde, y a cuarenta kilómetros por hora... Se produjeron las corridas de rigor, y felizmente no hubo ningún caído.

Se podría argumentar que el apurado conductor, gracias a su pericia, se ciñó perfectamente al reglamento: luz verde y no más de cuarenta kilómetros por hora. Nosotros pensamos que se trata de un criminal en potencia.

Y son muchos los que se colocan en la misma situación. Los vemos frente a cada semáforo con luz roja, dando aceleradas al motor, como pelotón de fusilamiento a la espera del "apunten, fuego..."

Volvemos a repetir: aunque tenga vía libre, respete al peatón que cruza la calle, déle prioridad de paso. Es un ser humano, como usted, y su vida merece el mayor cuidado. *

https://argentoteca.blogspot.com

calidad internacional

Gran campeón: sangre azul de nuestro campo. Estirpe de renombre. Calidad internacional que se impone en cualquier lugar del mundo. Como la calidad internacional de Jockey Club King Size, prestigio en cigarrillos.

Jockey Club*
"KING SIZE"

* SUPER LARGOS

COMPAÑIA NOBLEZA DE TABACOS S.A

https://argentoteca.blogspot.com

LOS AUTOS EXTRANJEROS

CUATRO MODELOS DE PININFARINA

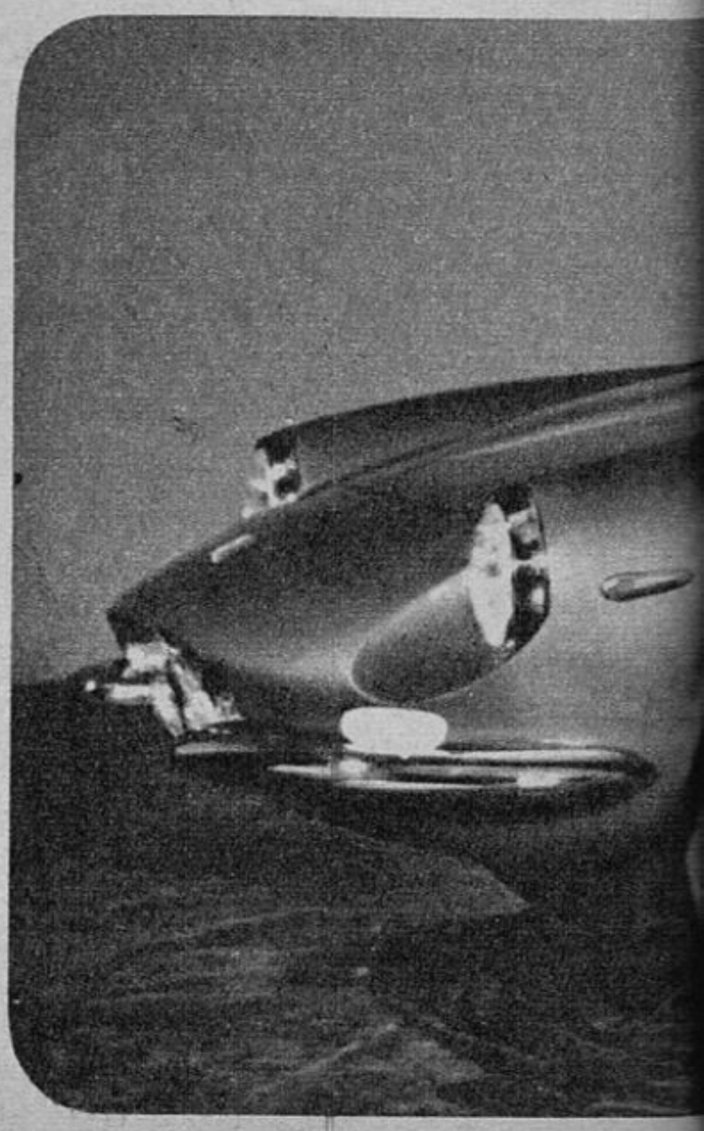
En el mundo, hay sellos que marcan rumbos; uno de ellos es Pininfarina, en lo que a estética se refiere. Aquí, cuatro de los modelos de su creación

Pasan los años, y Pininfarina sigue trazando la línea rectora en lo que se refiere a estilización de carrocerías. Como muestra, vemos en estas páginas cuatro recientes realizaciones: una cupé dos plazas sobre **telaio** Fiat 1600S, otra cupé sobre Fiat 2300, una variante de Lancia Flaminia 2800, y por último una magnífica Ferrari, mecánica 500 Superfast. Obsérvese la línea sumamente lanzada de la cola y su amplia luneta. El baúl tiene tapa abrible, el tapizado es de cuero y el techo está forrado con símil cuero. El Lancia incorpora la nueva moda en asientos con perforaciones en el respaldo a los efectos de una mejor ventilación de las espaldas del conductor.

Esta idea está muy en boga para coches deportivos, en cuya conducción la fatiga del piloto representa un importante factor. El nuevo Ford GT, por ejemplo, tiene un sistema de ventilación de asiento muy bien pensado.

Las versiones sobre chasis Fiat 1600 se encuentran en producción seriada por parte de la Fiat; en este caso, el proyecto correspondió a Pininfarina, quien luego dejó la producción en manos de la empresa fabricante del bastidor (como frecuentemente ha ocurrido en el historial de esa antigua casa carrocera).

La versión sobre Fiat 2300 es más "especial", correspondiendo más a la idea del "fuori serie". En todos los casos, estos coches tienen una misión muy importante dentro de la estructura actual de la industria estilística mundial: presentar blancos para que los demás hagan puntería.



https://argentoteca.blogspot.com

Arriba: Sobre mecánica Lancia Flaminia (motor recientemente agrandado a 2800 c.c.) se ha construido esta cupé. Izquierda: Sobre base Fiat 1600 S, también ofrecida en versión convertible. Derecha: sobre base Fiat 2300, esta cupé "fuori serie". Abajo: No por última menos deseable, la 500 Superfast Ferrari (5 litros, 400 CV a 6.500 r.p.m.)

https://argentoteca.blogspot.com

AUTOMOVILES
HELADERAS
MUEBLES
LAVARROPAS
ETC.

LIQUIDO PARA ENCERAR CON SILICONES Nº 13 Repele el agua, polvo y hollín – **LUSTRE LIQUIDO Nº 16** Limpia, lustra y encera en una sola operación

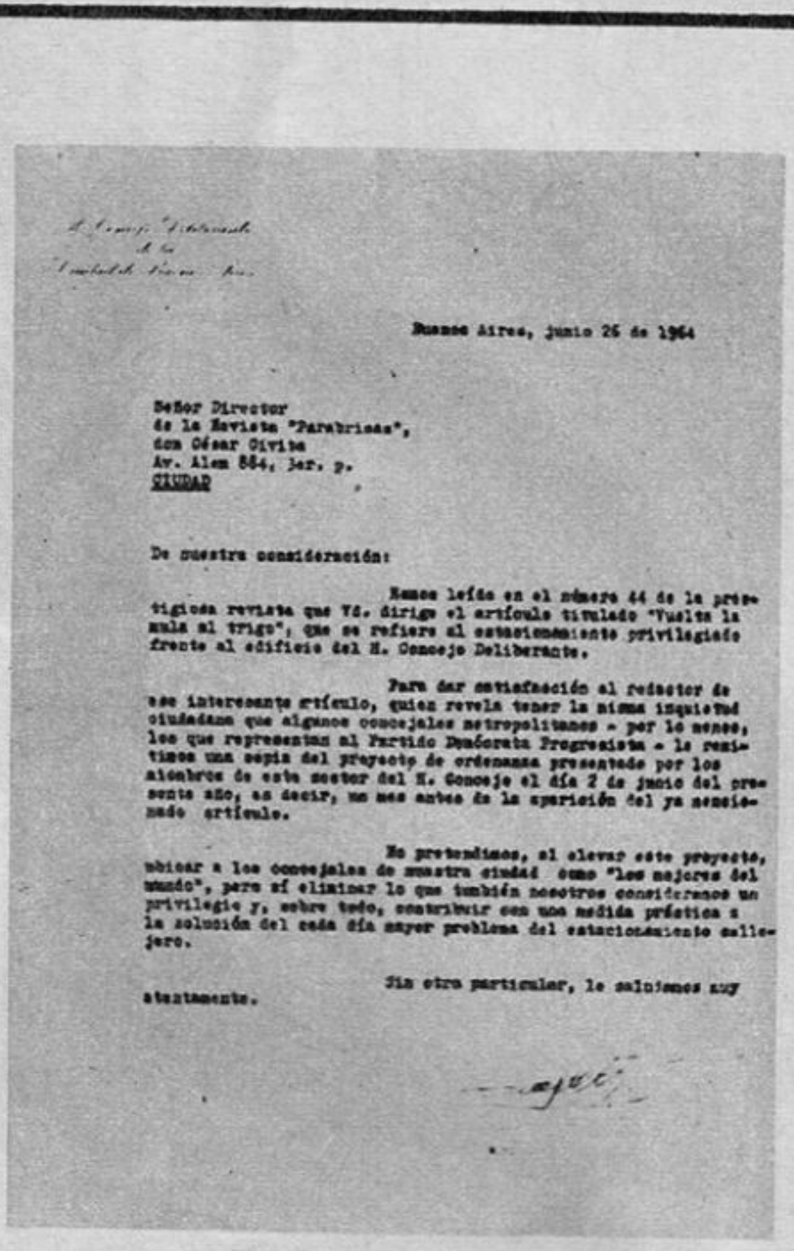
Grumete

LIMPIAMANOS SIN AGUA Limpia suavemente las manos manchadas de aceites, grasas, tintas, etc. – **PASTA PARA PULIR Nº 14** Pule y limpia superficies pintadas – **CERA PARA LUSTRAR Nº 18** Abrillanta toda superficie pintada.

SOLICITELOS EN ESTACIONES DE SERVICIO, GARAJES, BAZARES Y FERRETERIAS.

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES
ROSARIO CORDOBA TUCUMAN B. BLANCA MENDOZA M. del PLATA
La ORGANIZACION más GRANDE al SERVICIO del AUTOMOTOR

COINCIDIMOS



Buenos Aires, junio 26 de 1964

Señor Director
de la Revista "Parabrisas",
don César Civita
Av. Alem 884, 3er. p.
CIUDAD

De nuestra consideración:

Hemos leído en el número 44 de la prestigiosa revista que Vd. dirige el artículo titulado "Vuelta la mula al trigo", que se refiere al estacionamiento privilegiado frente al edificio del H. Concejo Deliberante.

Para dar satisfacción al redactor de ese interesante artículo, quien revela tener la misma inquietud ciudadana que algunos concejales metropolitanos - por lo menos, los que representan al Partido Demócrata Progresista - le remitimos una copia del proyecto de ordenanza presentado por los miembros de este sector del H. Concejo el día 2 de junio del presente año, es decir, un mes antes de la aparición del ya mencionado artículo.

No pretendimos, al elevar este proyecto, ubicar a los concejales de nuestra ciudad como "los mejores del mundo", pero sí eliminar lo que también nosotros consideramos un privilegio y, sobre todo, contribuir con una medida práctica a la solución del cada día mayor problema del estacionamiento callejero.

Sin otro particular, le saludamos muy atentamente.

Coincidir, entre humanos, no es del todo frecuente. Pero si esa coincidencia ocurre entre quienes esgrimen una crítica y quienes la padecen, ya es cuestión de tildar el caso de excepcional. **Parabrisas** hace ya tiempo que viene martillando, con paciencia y sin descanso, en una serie de clavos flojos que ostenta nuestro sistema de tránsito urbano. Uno de ellos es el estacionamiento privilegiado. A él le dedicamos en el número 44 de nuestra revista (editado el pasado 15 de junio), el artículo "Vuelta la mula al trigo". Criticábamos allí al Honorable Concejo Deliberante por autorreservarse espacios para estacionar vehículos. A todo esto, y en coincidencia que nos honra, mientras nuestro fotógrafo realizaba la parte gráfica de la nota (autos de concejales privilegiadamente ubicados entre rayas blancas), el bloque demoprogresista elaboraba un proyecto de ordenanza para eliminar todas las concesiones hechas en esta materia.

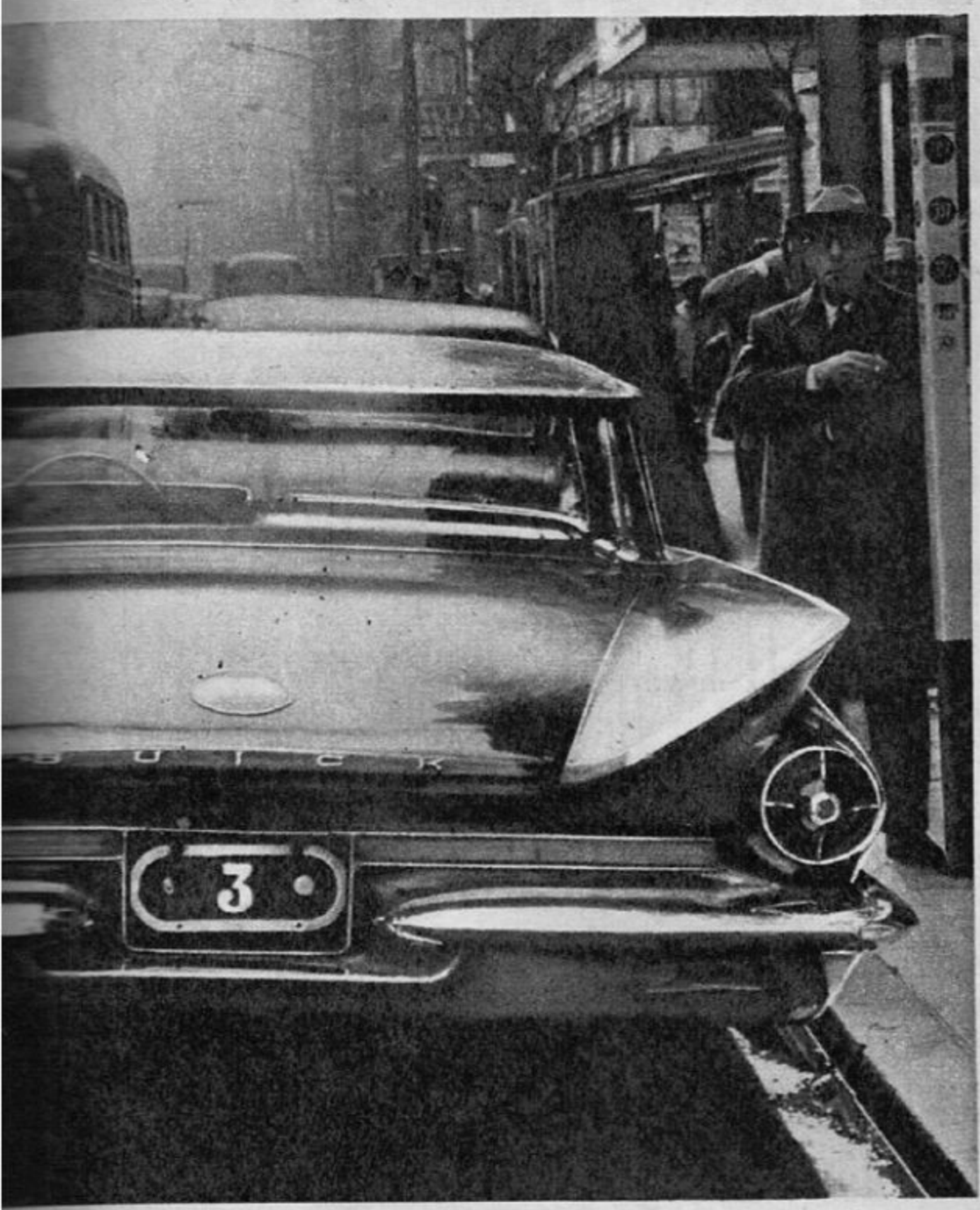
Aplaudimos la iniciativa del grupo de concejales demoprogresistas, cuyo proyecto dice explícitamente en el artículo 1°: "El Departamento Ejecutivo, desde la promulgación de la presente ordenanza, ordenará la supresión del estacionamiento preferencial de automotores y toda clase de vehículos en los espacios actualmente marcados en las calles de la ciudad, que existieran en beneficio de embajadas, edificios públicos representativos del orden nacional, de provincias o del municipio."

Firman el proyecto de ordenanza los concejales Carlos A. Ferrari, Juan F. Pavicich y Héctor Carlino.

Reproducimos en estas páginas la carta que nos enviara el secretario del bloque demoprogresista, señor Eduardo A. Benedetti, y de paso ponemos en evidencia fotográfica cuán perjudicial pueden resultar para el tránsito ciertos estacionamientos "muy privilegiados". *

https://argentoteca.blogspot.com

Cuando iba a la imprenta nuestra nota sobre estacionamiento preferencial, el bloque demócrata progresista del Concejo Deliberante pedía la supresión de ese privilegio



Un mal ejemplo: un automóvil "privilegiado" estacionado en la avenida Callao, frente a la parada de ómnibus. El resultado está a la vista. Una ambulancia se ve precisada a correr a contramano, y los colectivos se detienen en medio de la calzada para levantar pasajeros, provocando una seria interrupción del tránsito en una avenida y a una cuadra de plaza Congreso.

PEUGEOT CHEVROLET Bergantin — MERCEDES-BENZ OPEL BUICK VOLVO PONTIAC Ford Citroën LINCOLN RENAULT MERCURY FIAT DODGE DI TELLA Cadillac VOLKSWAGEN OLDSMOBILE

Sr. automovilista
una oferta "cubierta"
de ventajas

SIMCA LANCIA ambler Jeep

CROMO S A

NEUMATICOS
INDUSTRIA ARGENTINA
$490
MENSUALES

NUEVOS! UNICAMENTE
DE PRIMERA SELECCION

SIN ANTICIPO! CINCOTTA CALIDAD Y CUOTAS
SIN CUOTAS ADICIONALES!
...Y RODANDO... RODANDO... SE VAN PAGANDO

EN TODO EL PAIS
CINCOTTA
SE LO FACILITA!

PARABRISAS ⊙ 85

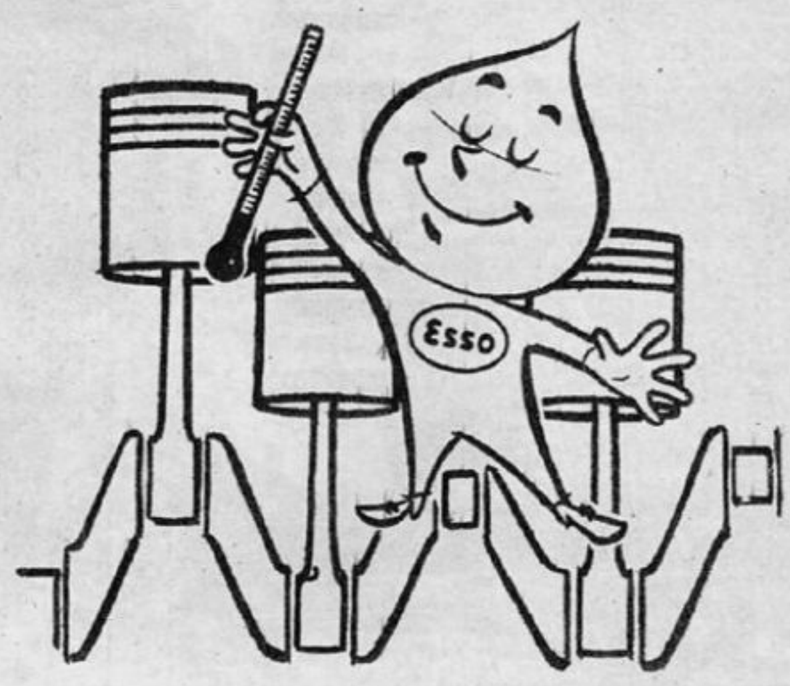
https://argentoteca.blogspot.com

¿Qué tiene de EXTRA

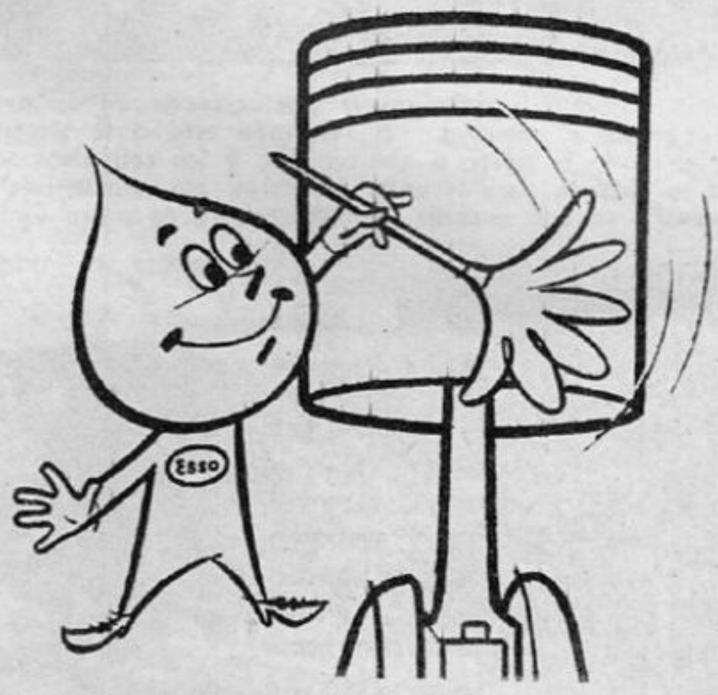
ESSO EXTRA

MOTOR OIL MULTIGRADO®?

¡Desde el arranque... ESSO EXTRA MOTOR OIL responde mejor! Su condición de Multigrado le permite lubricar con rápida fluidez las partes vitales del motor.



Después... en plena marcha y a altas temperaturas, mantiene siempre una viscosidad adecuada. Así asegura el perfecto sellado de aros y evita que se empasten.



Y en todo momento, una adecuada detergencia impide la formación de impurezas y depósitos carbonosos. Pídalo en su ESSO SERVICENTRO y compruebe su rendimiento EXTRA.

TODO ESTO DEMUESTRA QUE...

Esso es SERVICIO EXTRA!

Vea "El Reporter Esso" por Canal 11, todos los días, a las 23 hs.

https://argentoteca.blogspot.com

DEPORTES

EL OFICIO DE VIAJAR RAPIDO

El peligroso oficio de viajar rápido para llegar primero necesita una setra un florecimiento primaveral de mentarias, que en cierto modo escapan al alcance puramente deportivo de la cuestión.

Precisamente por eso, con la tecnificación y el modernismo, se registra un florecimiento primaveral de asambleas, congresos, simposios y asociaciones casi gremiales de pilotos afectados a tal o cual categoría. Estamos de acuerdo. No nos parece mal. Lo que sí criticamos es la falta de positivismo útil en lo poco que se resuelve. Después de todo, en los últimos tiempos la asamblea pasó a ser un revólver a la orden de todos. Listo para disparar **contra** esto o aquello. Pronto para apuntar **contra** algo. Rápido para encañonarse **contra** alguno...

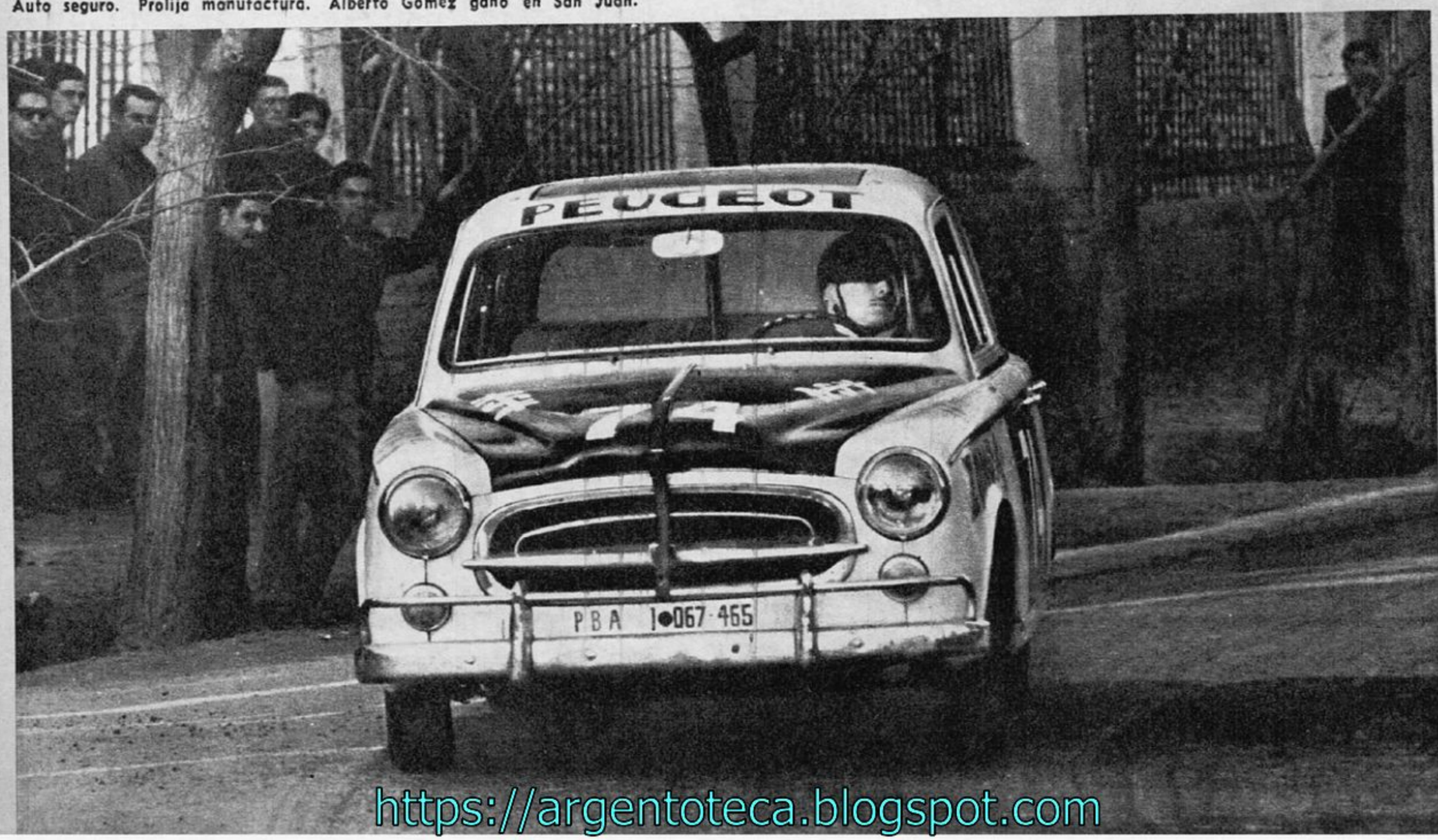
Actualmente, estamos todos ocupados en pelearnos porque nos gusta o no el Turismo Nacional. Hace unos años nos peleábamos para confeccionar la fórmula "B" de Turismo Carretera, y probablemente mañana gastemos nuestras energías discutiendo la conveniencia de permitirles competir a los platos voladores. Tampoco está mal, porque se nos ocurre muy justo adaptar los mecanismos reglamentarios a las necesidades de cada época. Pero, preocupados por el combate, consumida nuestra imaginación argumentando la contienda, nos estamos olvidando de proteger la materia prima. Las velocidades aumentan, los riesgos crecen paralelamente, la motorización hace que cada día más gente se interese por las carreras y por fin, el número de accidentes va excediendo lo razonable, sobre todo en las rutas. Todo eso indica la necesidad impostergable de preservar aún más la salud del piloto, y consecuentemente, del espectador.

En más de una oportunidad subrayamos la ineficacia de la Comisión Deportiva Automovilística, preocupada por suspender gente porque se presenta a reclamar con su abogado —caso Alberto Gómez—, por reservarse la mayoría de votantes en las asambleas —caso abril 1964— o por acomodar la homologación habilitante de un auto al paladar de sus miembros —caso Peugeot, Gran Premio 1962—. Supongamos que la tolerancia humana pueda admitir algunas fallas de orden reglamentario, pero con la seguridad del hombre que corre y del que mira, no hay tu tía...

Por ejemplo, no es nada raro comprobar en un Gran Premio, que los pilotos circulan sin casco apenas largan la etapa, arguyendo problemas de comodidad. Eso supone que tampoco se ajustan el cinturón de seguridad y que dejan de echar cerrojo a las puertas para tardar menos en cargar los bidones de combustible. Más aún... En algunas categorías menores (midget, limitada de 27, etc.) la barra antivuelco presenta un problema de virilidad. No usarla otorga patente de bravo. Incluso, sucede en Mecánica Nacional fórmula 1 y dadas las velocidades máximas, es mucho más grave y peligroso.

El público es problema aparte. Desde cierto punto de vista, llega a ser hasta lógico que la gente quiera ver pasar a los autos lo más cerca posible. Además, no se puede pretender que la policía vigile 500 ó 600 kilómetros de ruta a la vez. Pero si en vez de reprimir violentamente los excesos, el personal uniformado ubicara a las personas fuera de las vías de escape, se evitarían seguramente muchas desgracias.

Auto seguro. Prolija manufactura. Alberto Gómez ganó en San Juan.



https://argentoteca.blogspot.com

EL OFICIO DE VIAJAR RAPIDO

PARABRISAS sugiere a la C.D.A. del Automóvil Club Argentino ocuparse con mayor intensidad de los problemas emergentes. Solicitamos que se pene incluso hasta con cancelación de licencia al piloto que no use casco, cinturón y barra antivuelco, pero que previamente se homologue la utilidad de dichos elementos. (Hay gente que utiliza protectores antediluvianos, cinturones de aviones Farmann 1903 o barras confeccionadas con caños de luz.) Que se prohíba el transporte de bidones en carrera, y que en tal caso se admita la posibilidad de ampliar la capacidad de los tanques.

Con respecto al público, la tarea a desarrollar es puramente didáctica, dentro de la cual no sería absurdo comprender al personal de policía afectado. Y al fin, tomar disposiciones para que las carreras ruteras finalicen en dos o tres puntos simultáneos, de modo que la psicosis-pilotae de los espectadores no cause desastres cuando invaden la carretera una vez finiquitada la prueba.

LO OTRO

En el plano esencialmente deportivo hubo tres ganadores para otras tantas competencias de Turismo Carretera. Bordeau ganó en Bahía Blanca, luego de desparramar abundante tierra y de administrar la potencia de su auto con relativo tino. En esta carrera presenciamos por primera vez el prolijo trabajo de Di Palma y nos place confirmarlo como uno de los mejores pilotos del país, visto como cajista y como conocedor de trayectorias lógicas para determinada curva. Fue segundo. Pairetti resultó tercero, dando la impresión de no tener con qué, cuando se trata de velocidad máxima. El accidente de Castagno pudo probablemente evitarse si el piloto hubiera abandonado luego de la "piña" que se dio en la primera vuelta. A nuestro juicio, el auto quedó en inferioridad de condiciones, pero de todas maneras la gente en la vía de escape de un viraje, no está nada bien... Los efectivos policiales fueron pocos en la ruta. Todos los uniformados del mundo estaban en la largada.

San Antonio de Areco sacó de perdedor a Pairetti, cuyo Chevrolet no se rompe. Poca suerte para Cupeiro y un árbol de levas partido por el engranaje de toma... El Chevy II dos puertas sigue siendo una promesa. Bordeu y Ciani ausentes.

Emiliozzi volvió de Estados Unidos y prácticamente aterrizó ganando. Chacabuco lo vio imponerse regulando el promedio, sin aditar secretos importados a la máquina. Dijo Dante: "En Norteamérica no conseguí ni una tuerca para estos modelos" (usa cupé 39 con motor 46). Segundo Pairetti. Tercero Galluzo. Kaputt Cupeiro y Di Palma. Hubo indecisiones y mano blanda del comisario deportivo en cuanto a hora de largada y al precintado de los diferenciales luego de la prueba de clasificación en circuito.

El patrón de Mecánica Nacional F. 1 también viaja. Nasif Stéfano maneja en Europa Porsches 904, y mientras tanto Ramón Requejo ganó en Sunchales, uno de los bancos de prueba para Rafaela. La exigencia monetaria de los pilotos de esta categoría atemorizó a varios organizadores y ya se suspendieron una cifra de carreras. Hasta las 500 Millas no habrá novedades de importancia.

Hubo Turismo Mejorado en San Juan. Alberto Gómez, Formisano y Galluzzi ganaron respectivamente sus categorías. No compitió el equipo IKA, retirado momentáneamente de la actividad, en actitud de protesta por la digitación de categorías.

Tuvimos también una idea aproximada de los rallyes europeos con el

Devoto-Lecuenis, ganadores del Rally de Invierno.

Di Palma y Pairetti en Bahía Blanca. Arrecifes de pie.

https://argentoteca.blogspot.com

Premio Cincuentenario Ford. Fiscalizó el Club Argentino de Regularidad y auspició Ford Motor Argentina, quien afortunadamente está prestando formal apoyo al deporte (tanto es así que en la planta industrial se formó un club de karting con el beneplácito del directorio). Se recorrieron 1.700 km en 25 horas de marcha ininterrumpida, incluyéndose en la prueba tramos de regularidad con promedio fijo y optativo, una trepada contra reloj y parte del trayecto en velocidad libre. De 48 participantes llegaron 19, clasificándose 12, entre los que se cuentan cinco destacados regularistas, pilotos de respectivos Falcon cedidos por la fábrica. Fueron vencedores Ricardo Devoto-Néstor Lecuenis (Ford Falcon) con 77 puntos en contra.

Finalmente, informamos que la Asociación Argentina de Automóviles Sport realizará el próximo 27 de septiembre, el segundo Rally "Revista PARABRISAS", en versión corregida y aumentada. En el próximo número sintetizaremos la parte reglamentaria, pero entretanto ponemos en conocimiento de nuestros lectores interesados en participar, que la inscripción se abre el día 9 de septiembre en la A.A.A.S., Puan 16, Capital, T. E. 63-4494. Que todo sea para bien . . . *

Cabolén con el auto de Morán. 10 en conducción.

Vados nocturnos. ¡Viva el Rally! 1.700 Kms. en 25 horas.

https://argentoteca.blogspot.com

PRONOSTICOS Y MONTAS

Cuando alguien dijo que "La historia se repite", no se refería con seguridad al automovilismo deportivo. Aplicar el dicho a la actividad nacional o internacional, es cometer pecado de indiferencia.

A la fecha de publicación de estas líneas, es muy probable que la Comisión Deportiva Automovilística ya haya promulgado la reglamentación de la fórmula "Turismo Nacional" en su asamblea de julio. En general, la gente de **Parabrisas** no está personalmente de acuerdo con ella por considerar que con su aplicación, nuestro automovilismo perderá más aún su vigencia internacional, pero de todos modos, las modificaciones que se registren desmentirán el dicho.

Por lo pronto ya es un hecho el cambio de letra en la reglamentación que rige los destinos del Turismo Carretera. Y en principio, la variante de más importancia es la habilitación de los motores Ford V 8 con válvulas a la cabeza (de pick-up). Además, la C.D.I. debe, en este mes, despertar de su letargo habitual. En principio, es muy probable que elija e inaugure una nueva ruta para el Gran Premio De Turismo Mejorado (quizá a Salta, según nuestro saber. . .), y luego ponerse seria para responder finalmente a la reclamación de varios representantes de equipos oficiales, quienes pretenden que los clubes organizadores (T.M.) respeten las seis categorías optadas por la C.D.I., de modo que no deban correr reglamentariamente contra autos de mayor potencia, sin posibilidades de ganarles.

Internacionalmente, ya se sabe que desde el próximo 1° de enero existirá formalmente la nueva fórmula 1. Ello significa que en nuestra próxima entrega podremos, con seguridad, informar acerca de las primeras pruebas extraoficiales de máquinas ajustadas al nuevo reglamento.

Los aficionados argentinos, por su parte, no tendrán este mes oportunidad de dormitar. El 16 de agosto hay T.M. en Córdoba. Se corre en La Falda y organiza Carlos Paz, utilizándose por primera vez en conjunto el jubiloso trayecto que serpentea por los Cerros "Pan de Azúcar" y "El Cuadrado". No hay categoría "A", o mejor dicho la "A" admite autos desde 0 hasta 850 c.c. El mismo día en Tandil, T.C. para "no ganadores".

El domingo 23, fecha con puntaje para el Campeonato de Mecánica Nacional Fórmula 1 en Tucumán, la vuelta de Lobos —II' edición—, según el "anexo j" y Turismo de Carretera en Córdoba.

Una semana más, y dos nuevas cuotas. T.C. fórmula "B" en Salto, Prov. de Buenos Aires (¡Oh, la asiduidad del calendario!) y otras " Seis horas" remozadas.

Como es norma, esta prueba es organizada por la Asociación Argentina de Automóviles Sport y se denominará "6 Horas Turismo Mejorado, Premio Cincuentenario Ford" (En la Argentina). Queda reservada para autos de fabricación Nacional o similares —Gordini autóctono o francés, p. ej.— en las siguientes categorías: "A" 0 a 1.150 c.c., con subdivisión hasta 700 c.c., "B" 1.151 a 1600 c.c., "C" 1.601 hasta 3.000 c.c. y "D" 3.001 en adelante. No habrá clasificación general y se repartirán $ 840.000 en premios. Podrán competir hasta 40 máquinas en el circuito N° 3 y se largará estilo "Le Mans".

Se anticipa la participación de un equipo oficial Ford, probablemente integrado por Menditeguy, Casá, Alzaga y Saigós, tutelados por Oscar A. Gálvez. La inscripción comienza el 17 de agosto en la A.A.A.S. y en la C.D.I. Cuesta $ 3.000

El 6 de setiembre, finalmente, hay T.C. en Nueve de Julio y una nueva versión de las "500 millas Rafaelinas", reservadas para coches de Mecánica Nacional, fórmula 1. Probablemente, esta prueba marque un nuevo punto de partida técnico, en lo que refiere a la concepción de los vehículos. Sabemos que se están alistando unidades de inspiración "Grand Prix Moderno", con chasis tubulares, motores en popa. frenos a disco, tanques de combustible con gran volumen y todos los atributos europeos de gran moda. Será, si la lluvia lo permite.

Nuevas fórmulas, nuevos autos, nuevos premios, otras maneras de pensar, y en general, modificaciones de gran calado. La historia no se repite. *

La piedra del escándalo ¡Enhorabuena!

https://argentoteca.blogspot.com

Símbolo de seguridad y economía

ES EL AUTOMOVIL ágil en el tránsito y seguro por su inigualable estabilidad y poder de frenaje. De dócil manejo, le permite entrar y salir sin dificultades de cualquier espacio, por reducido que sea.

ES EL AUTOMOVIL grande entre los "chicos". Generoso en su espacio interior, recibe "con sus 4 puertas abiertas" a toda la familia ... y lo que necesiten llevar

PORQUE HACE 'DE TODO'...

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!

CITROËN 2CV

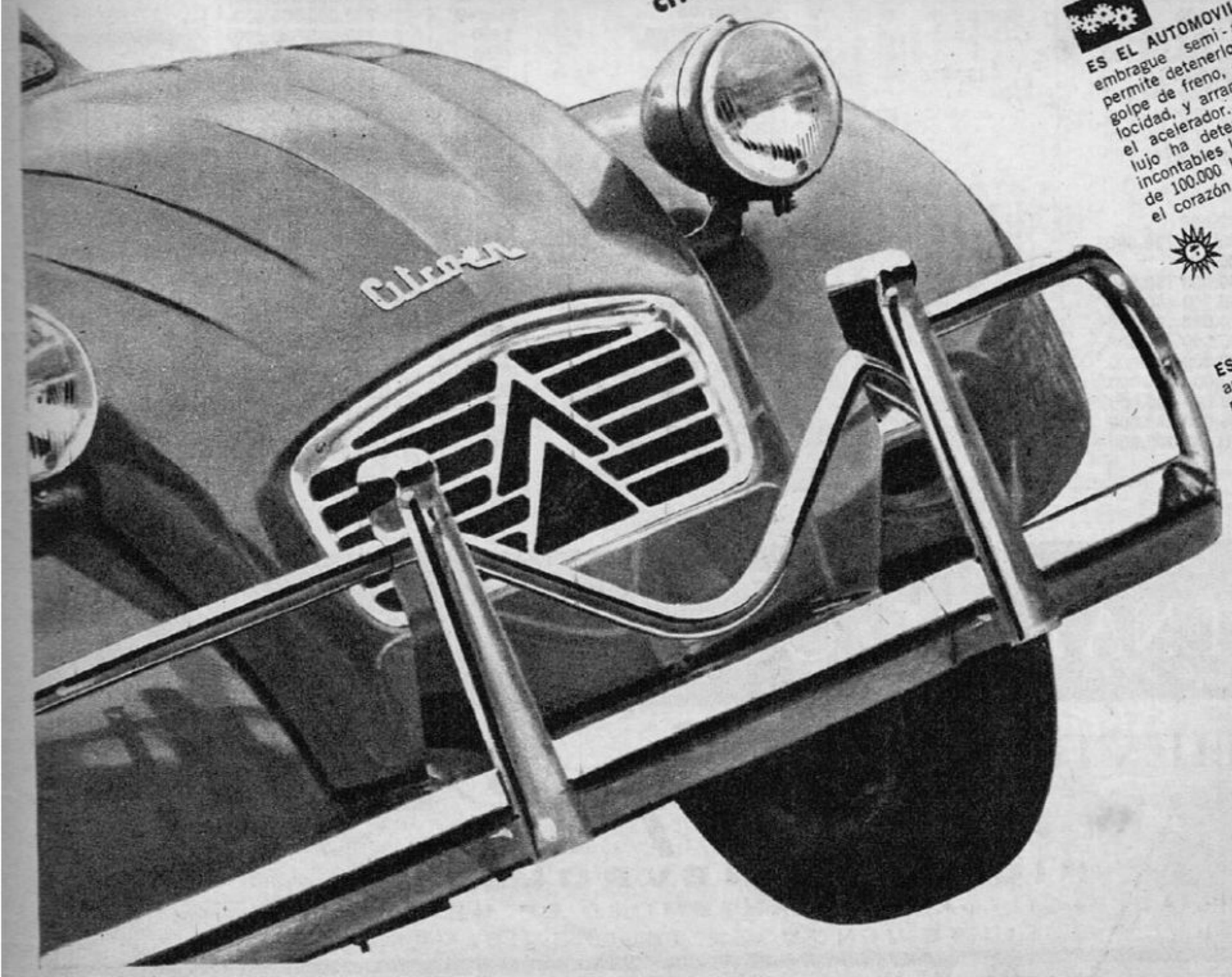
el automóvil inimitable que se adelantó a su tiempo

ES EL AUTOMOVIL PARA TODOS!...
...porque todos pueden tener su CITROËN 2 CV!...
el Nuevo **PLAN CONFIANZA**
sin anticipos imposibles y con plazos más largos,
pone el 2 CV en su camino!

Consulte al concesionario de su zona
CITROËN ARGENTINA S.A.
Buenos Aires

ES EL AUTOMOVIL robusto y aguantador para el trabajo y el paseo, que resiste lo que el terreno exija, con su inimitable suspensión. Su tracción delantera le permite "tirar" en el campo, en la montaña, sobre pedregales; haya o no caminos!

ES EL AUTOMOVIL único, cuyo embrague semi-automático le permite detenerlo con un simple golpe de freno, dejándolo en velocidad, y arrancar sólo pisando el acelerador. Su mecánica de lujo ha determinado que sean incontables los veteranos de más de 100.000 Km., que tienen aún el corazón muy joven.



ES EL AUTOMOVIL inmutable ante el frío y el calor. Refrigerado por aire a turbina, jamás recalienta, y arranca en la nieve igual que en el trópico. Para Ud. será igual, pues su aireación es perfecta y su calefacción excelente.

ES EL AUTOMOVIL para todo, porque hace de todo y carga "con todo"; por eso, es el automóvil **PARA TODOS!**

https://argentoteca.blogspot.com

MERCADO DE LOS AUTOMOVILES

Estos precios son reales y reflejan operaciones en firme y no promedios o estimaciones. Si al comprar su unidad usted comprueba diferencias excesivas, debe averiguar si eso se debe a mejoras especiales (tapizado y/o pintura nuevos), al otorgamiento de garantías o a facilidades en la financiación subsiguiente. Pero estos precios son, en general, la más correcta orientación para la compra. Los precios de los autos 0 kilómetro están actualizados al 1º de julio de 1964.

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
AUSTIN			
10 HP.	1947	100.000-120.000	
10 HP.	1948	110.000-130.000	120.000
10 HP.	1949	120.000-140.000	
AUTOAR			
Rural	1956/57	130.000-150.000	
Sedan	1956/57	140.000-160.000	150.000
Rural	1958/59	160.000-180.000	
Sedan	1958/59	160.000-180.000	
Rural	1960	180.000-210.000	
Sedan	1960	180.000-210.000	200.000
BERGANTIN			
4 cilindros	1960	240.000-270.000	250.000
4 cilindros	1961	280.000-300.000	
4 cilindros	1962	290.000-310.000	300.000-320.000
6 cilindros	1962	300.000-330.000	330.000
BORGWARD			
Isabella	1956	280.000-320.000	300.000-320.000
Isabella	1957	300.000-330.000	320.000
Isabella	1958/59	330.000-360.000	
Isabella	1960/61	380.000-420.000	400.000-420.000
BUICK			
4 puertas	1940	100.000-110.000	
Coupé sedan	1940	110.000-120.000	
Coupé convertible	1940	100.000-120.000	
4 puertas	1941/42	120.000-130.000	
Aerosedan	1942	130.000-140.000	
Super 2 puertas	1946/47	160.000-170.000	
Super 4 puertas	1946/47	160.000-180.000	
Super 4 puertas	1948/49	190.000-200.000	
Super 2 puertas	1950	200.000	
Super 4 puertas	1950	200.000-220.000	
Dynaflow 2 puertas	1951	200.000-210.000	
Dynaflow 4 puertas	1951	200.000	190.000
Super 4 puertas	1954	300.000-330.000	
Super 4 puertas	1956	420.000-440.000	
Super 4 puertas	1959	550.000-590.000	
Super 4 puertas	1960	720.000-760.000	
CADILLAC			
4 puertas	1940/41	100.000	
Coupé sedan	1940/41	100.000-120.000	
Coupé convertible	1941	130.000	
4 puertas	1942	130.000-150.000	
Coupé sedan	1942	140.000-160.000	
4 puertas cam. mec.	1946/47	170.000-190.000	160.000-180.000
4 puertas cam. aut.	1946/47	170.000-180.000	
Coupé sedan c. aut.	1946/47	180.000-190.000	
Sedanette	1948	180.000-200.000	
4 puertas camb. aut.	1949	190.000-200.000	
4 puertas camb. aut.	1950	200.000-240.000	
4 puertas camb. aut.	1951	280.000-300.000	
4 puertas camb. aut.	1953	320.000-350.000	
Coupé De Ville	1953	380.000-420.000	400.000
4 puertas camb. aut.	1954	440.000-480.000	
Coupé De Ville	1954	500.000-540.000	
4 puertas camb. aut.	1954	500.000-530.000	
4 puertas camb. aut.	1956	560.000-580.000	
Coupé De Ville	1957	600.000-630.000	
4 puertas camb. aut.	1958	730.000-750.000	
Coupé De Ville	1959	850.000-870.000	
CITROEN			
11 ligero	1947/48	140.000-170.000	160.000
2 CV.	1958	160.000-180.000	170.000
2 CV.	1960	190.000-210.000	
2 CV.	1961	200.000-230.000	220.000
2 CV.	1962	230.000-250.000	250.000
2 CV.	1963	260.000-290.000	
2 CV.	1964	320.000-330.000	
CHEVROLET			
2 puertas	1940	140.000-160.000	
4 puertas	1940	160.000-180.000	
Coupé convertible	1940	130.000-150.000	
Coupé sedan	1940	170.000-200.000	
4 puertas	1941/42	180.000-200.000	
2 puertas	1941/42	160.000-190.000	
Coupé sedan	1941	180.000-200.000	
Coupé convertible	1941	170.000-180.000	
2 puertas	1946/47	220.000-260.000	240.000-250.000
4 puertas	1946/47	250.000-280.000	270.000
Coupé convertible	1946/47	250.000-260.000	
Coupé sedan	1946/47	280.000-320.000	
Fleetline	1947	300.000-310.000	300.000
Coupé sedan	1948/49	300.000-310.000	
4 puertas	1948/49	270.000-300.000	
Coupé sedan	1950	310.000-330.000	
4 puertas	1950	270.000-320.000	
Coupé sedan	1951	360.000-380.000	
2 puertas	1951	300.000-340.000	
4 puertas	1951	340.000-370.000	360.000-380.000
Coupé sedan	1952	370.000-400.000	
4 puertas	1952	370.000-390.000	
4 puertas	1953	390.000-420.000	400.000
B. Air 6 cil. c. mec.	1955	400.000-430.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1955	400.000-420.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1956	430.000-450.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1956	410.000-430.000	
B. Air 6 cil. c. mec.	1957	460.000-480.000	490.000
B. Air 8 cil. c. aut.	1957	440.000-460.000	470.000-480.000
B. Air 6 cil. c. mec.	1958	580.000-600.000	520.000
B. Air 8 cil. c. aut.	1958	580.000-600.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1958	650.000-660.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1958	620.000-640.000	600.000
Impala 6 cil. c. mec.	1959	750.000-770.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1959	710.000-740.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1960	810.000-880.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1960	800.000-850.000	

GM GENERAL MOTORS ARGENTINA

SENATORE CO. ARGENTINA S.A.

Av. CORDOBA 3650
TUCUMAN 3751
T. E. 89-0696 al 99

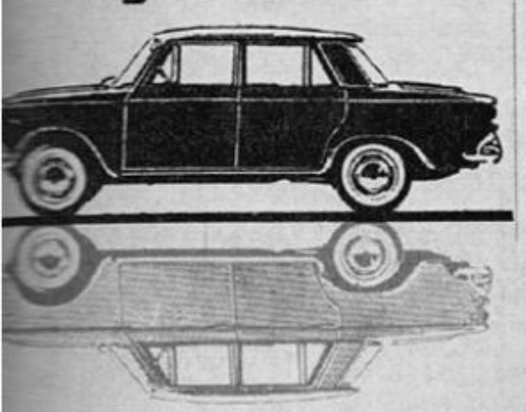
CHEVROLET Super 64

PICK-UP CHEVROLET 64
AMPLIAS FACILIDADES • AUTOMOVILES USADOS • PERMUTAS
SOLICITE VENDEDOR TELEFONICAMENTE

https://argentoteca.blogspot.com

el 1500

imagen de gran clase



VELOZ: 150 km/h.

ECONOMICO: 200 km. con 20 lts de nafta.

SEGURO: frenos delanteros "a disco"

ROBERTO J.
PEDELABORDE
AV. MITRE 2199 TEL. 740-2761
SERVICE AV. MITRE 351
TEL. 740-1293 - MUNRO

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
Impala 6 cil. c. mec.	1961	930.000-960.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1961	930.000-970.000	
Impala 6 cil. c. mec.	1962	980.000-1.000.000	
Impala 8 cil. c. aut.	1962	970.000-990.000	
B. Air 8 cil. c. aut.	1962	950.000-960.000	
"400"	1962	630.000-650.000	630.000-640.000
"400"	1963	650.000-680.000	670.000
"400"	1964	700.000-720.000	
CHRYSLER			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940	110.000-130.000	
4 puertas	1941/42	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1946	150.000-170.000	
4 puertas 6 cil.	1947	140.000-160.000	
4 puertas Windsor	1948	160.000-190.000	
4 puertas 8 cil.	1949	170.000-200.000	
4 puertas 8 cil.	1950	180.000-220.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
Imperial 8 cil.	1954	220.000-250.000	
CISITALIA			
(850) C. Sport conv.	1961/62	340.000-360.000	
(850) C. Sport acor.	1961/62	340.000-370.000	
DE CARLO			
220 minicar	1959	40.000-50.000	
600	1960	150.000-170.000	
700	1960	170.000-190.000	
700	1961	200.000-230.000	
700	1962	230.000-250.000	
700	1963	250.000-280.000	
Coupé BMW (imp.)	1961	260.000-300.000	
DE SOTO			
2 puertas	1940/41	120.000-130.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas Fluid Drive	1946	150.000-180.000	
4 puertas chico	1946	170.000-190.000	
4 puertas Fluid Drive	1947	160.000-190.000	
4 puertas chico	1947	180.000-200.000	
4 puertas	1951	260.000-290.000	270.000
Coupé Sportman	1951	270.000-300.000	
4 puertas	1953	280.000-320.000	
Rural 8 cil. c. aut.	1954	320.000-360.000	
4 puertas 8 cil. c. a.	1956	400.000-430.000	
Rural 8 cil. c. aut.	1956	380.000-430.000	
DI TELLA			
1500	1960	450.000-460.000	460.000-470.000
1500	1961	450.000-480.000	470.000-480.000
1500	1962	490.000-520.000	500.000-530.000
1500	1963	530.000-560.000	550.000
D. K. W.			
4 puertas	1956	230.000-260.000	
Coupé sedan	1956	260.000-280.000	
4 puertas	1958	270.000-300.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1960	370.000-400.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1961	420.000-440.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1962	430.000-470.000	450.000
Rural 1000	1962	450.000-480.000	
Sedan 1000 4 ptas.	1963	500.000-540.000	510.000
Rural 1000	1963	540.000-560.000	
DODGE			
2 puertas	1940	110.000-120.000	
4 puertas	1940/41	120.000-140.000	
4 puertas F. Drive	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas chico	1946/47	180.000-200.000	
4 puertas	1950	200.000-230.000	
Coupé sedan	1951	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-270.000	
4 puertas	1956	380.000-400.000	
Rural 8 cil. c. aut.	1956	340.000-360.000	
ESTANCIERA			
Willys	1951	140.000-160.000	
Ika	1957	170.000-210.000	
Ika	1958	200.000-250.000	220.000-230.000
Ika	1959	230.000-260.000	230.000
Ika	1960	270.000-300.000	270.000
Ika	1961	300.000-330.000	
Ika	1962	320.000-350.000	
Ika	1963	400.000-420.000	400.000
FIAT			
Topolino 2 puertas	1946	60.000-70.000	
1100 4 puertas	1947	120.000-150.000	
1400 4 puertas	1951	140.000-170.000	
1900 4 puertas	1954	180.000-210.000	
1100 4 puertas	1956	200.000-240.000	
1100 4 puertas	1957	220.000-250.000	
500 2 puertas	1958	160.000-190.000	
600 2 puertas	1958	170.000-200.000	
1100 4 puertas	1958	230.000-260.000	230.000
600 2 puertas	1960	220.000-240.000	
1100 4 puertas	1960	320.000-350.000	350.000-360.000
750 2 puertas	1961	250.000-270.000	
1100 4 puertas	1961	350.000-400.000	370.000
750 2 puertas	1962	290.000-330.000	
1100 4 puertas	1962	440.000-470.000	450.000

PROTEJA SU AUTOMOVIL CON LAS ELEGANTES Y SOLIDAS

DEFENSAS PULETTI

COLOCACION EN EL ACTO

CON LA GARANTIA DE PULETTI

CROMADO DE ACCESORIOS EN GENERAL

PULETTI y Cía.

50 AÑOS AL SERVICIO DEL AUTOMOVIL

SALGUERO 642-50

sepa ud.!

Sepa como puede tener ahora... lo que hasta ahora no pudo tener: Su automóvil, Su camión, Su tractor, en las marcas que usted elija, TOTALMENTE EN CUOTAS, utilizando los planes de Ahorro y Préstamo para el Automotor, de CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

CREDITO	CUOTAS
m/n 200.000	m/n 2.000
m/n 300.000	m/n 3.000
m/n 400.000	m/n 4.000
m/n 500.000	m/n 5.000
m/n 1.000.000	m/n 10.000

La solución a su problema es:

CREDITO AUTOMOTOR ARGENTINO S.A.

Infórmese en nuestro local Viamonte 1703

su problema ya tiene solución

en el DEPARTAMENTO AUTOMOTORES de

ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

préstamos prendarios
saldos de precio
soluciones sobre ejecuciones prendarias
financiación de reparaciones
devoluciones de chapas
pagos de patentes
bajas
transferencias
y todo lo concerniente al automotor

en

ORGANIZACION ESTUAD S.R.L.

DEPARTAMENTO AUTOMOTORES

ahora en San Juan 3321 Tel. 93-9836

PARABRISAS ◊ 93

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
750 2 puertas	1963	330.000-370.000	
1100 4 puertas	1963	480.000-510.000	490.000
1500 Gran Clase	1963	620.000-640.000	
FORD			
2 puertas	1941/42	160.000-180.000	
4 puertas	1941/42	170.000-210.000	220.000
Coupé sedan	1941/42	220.000-250.000	
Coupé convertible	1941/42	200.000-220.000	
2 puertas	1946/47	230.000-260.000	
4 puertas	1946/47	250.000-290.000	260.000
Coupé sedan	1946/47	300.000-350.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-270.000	
Rural	1946	150.000-180.000	
4 puertas	1948/49	250.000-290.000	
4 puertas	1951	250.000-280.000	
2 puertas	1951	240.000-270.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
2 puertas	1952	280.000-320.000	
4 puertas	1952	290.000-320.000	
4 puertas	1953	300.000-340.000	
4 puertas	1954	320.000-360.000	
Coupé sedan	1954	350.000-380.000	
4 puertas	1955	400.000	
Coupé sedan	1955	420.000-450.000	
Prefect	1956	200.000-220.000	
Anglia	1956	190.000-220.000	
Fairlane 6 c.m. 4 p.	1957	500.000-520.000	
Fairlane 6 c.m. 2 p.	1957	480.000-500.000	
Fairl. 8 c. c.aut. 4 p.	1958	450.000-480.000	
Galaxie 6 c.m. 4 p.	1960	750.000-800.000	
Galaxie 8 c.m. 4 p.	1960	700.000-740.000	
Galaxie 8 c.a. 4 p.	1961	830.000-860.000	
Falcon 6 cil. 4 p.	1962	600.000-630.000	610.000-620.000
Falcon 6 cil. 4 p.	1963	650.000-680.000	650.000-670.000
GRACIELA			
2 puertas	1957	100.000-120.000	
2 puertas	1958/59	130.000-150.000	
2 puertas	1960	150.000-160.000	
G. W. (CIPA)			
4 puertas	1962	250.000-270.000	
HANSA			
1100 2 puertas	1960/61	200.000-240.000	
1100 2 puertas Rural	1961	220.000-240.000	
HENRY J			
2 puertas	1951	130.000-160.000	
HEINKEL			
microcoupé	1958/59	70.000-90.000	80.000
microcoupé	1960/61	80.000-110.000	90.000-100.000
HILLMAN			
4 puertas	1950	140.000-160.000	
4 puertas	1956	200.000-230.000	
Rural	1956	210.000-230.000	
4 puertas	1961	390.000-420.000	
HUDSON			
4 puertas	1946/47	120.000-160.000	
Coupé sedan	1946/47	140.000-170.000	
4 puertas	1948	150.000-170.000	
HUMBER			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
4 puertas	1950	130.000-160.000	
4 puertas	1954	180.000-200.000	
ISARD			
300	1958/59	90.000-110.000	
400	1960/61	100.000-140.000	
700	1962	220.000-250.000	
700 Rural	1962	260.000-280.000	
700 Rural	1963	330.000-350.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
ISETTA			
300	1958	70.000-90.000	
300	1959/60	80.000-110.000	
JEEP			
Willys	1947	80.000-100.000	90.000
Ika	1957	130.000-150.000	140.000
Ika	1958	150.000-170.000	
Ika	1959	170.000-190.000	
Ika	1960/61	190.000-230.000	200.000-220.000
Ika	1962	220.000-240.000	270.000
KAISER			
Manhattan	1955	200.000-220.000	
Carabela	1958/59	260.000-310.000	270.000-300.000
Carabela	1960	290.000-320.000	300.000
Carabela	1961	300.000-330.000	
Rambler Ambassad.	1962	600.000-620.000	
Rambler Cross-Count.	1962	540.000-560.000	
Rambler Custom	1963	580.000-600.000	
Rambler Ambassad.	1963	620.000-630.000	640.000
Rambler Cross-Count.	1963	580.000-600.000	
LINCOLN			
2 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Coupé sedan	1946/47	150.000-180.000	
4 puertas	1951	170.000-200.000	
4 puertas	1956	380.000-410.000	
MERCEDES BENZ			
4 puertas naftero	1951	160.000-180.000	
4 puertas diésel	1951	170.000-210.000	
Rural diésel	1951	180.000-200.000	
170 diésel 4 puertas	1953	270.000-300.000	310.000
Rural diésel	1953	280.000-300.000	
4 puertas naftero	1953	200.000-230.000	
220 diésel 4 puertas	1953	250.000-280.000	
300 diésel 4 puertas	1953	250.000-290.000	
170 diésel 4 puertas	1954	340.000-380.000	
170 diésel 4 puertas	1955	350.000-400.000	380.000
180 naftero 4 puertas	1955	320.000-350.000	
180 diésel 4 puertas	1955	360.000-400.000	
219 naftero 4 puertas	1959	770.000-790.000	
MERCURY			
4 puertas	1941/42	160.000-190.000	
4 puertas	1946/47	240.000-280.000	
Coupé sedan	1946/47	320.000-360.000	
Coupé convertible	1946/47	240.000-280.000	
4 puertas	1949	270.000-300.000	
4 puertas	1950	300.000-320.000	290.000
Monterrey 2 puertas	1951	260.000-290.000	
Monterrey 4 puertas	1951	260.000-280.000	
Monterrey 4 puertas	1953	300.000-340.000	
Monterrey 4 puertas	1957	480.000-520.000	
Montclair 4 puertas	1959	600.000-640.000	
M. G.			
Sport convertible	1940	90.000-100.000	
Sport convertible	1947	130.000-150.000	
MORRIS			
8	1947	110.000-130.000	
10	1947	130.000-145.000	
Minor 1000 Rural	1956	150.000-170.000	
Minor 1000	1960	250.000-280.000	
Minor 1000 Rural	1960	260.000-290.000	
NASH			
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1951	170.000-200.000	
N. S. U.			
Prinz 34 HP.	1960	160.000-180.000	
Prinz 34 HP.	1961	170.000-200.000	
Prinz 34 HP.	1962	200.000-220.000	
Prinz 34 HP	1963	260.000	

EDDIE

EROSA y ANGIO Hnos. s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

MAGNETTE - TRAVELLER - DI TELLA 1500 - ARGENTA

DI TELLA

● SERVICE AUTORIZADO
● REPUESTOS LEGITIMOS

"UNA TRAYECTORIA EN EL AUTOMOTOR"

Bdo. de IRIGOYEN 1051 - 26 - 6652 - 8754

https://argentoteca.blogspot.com

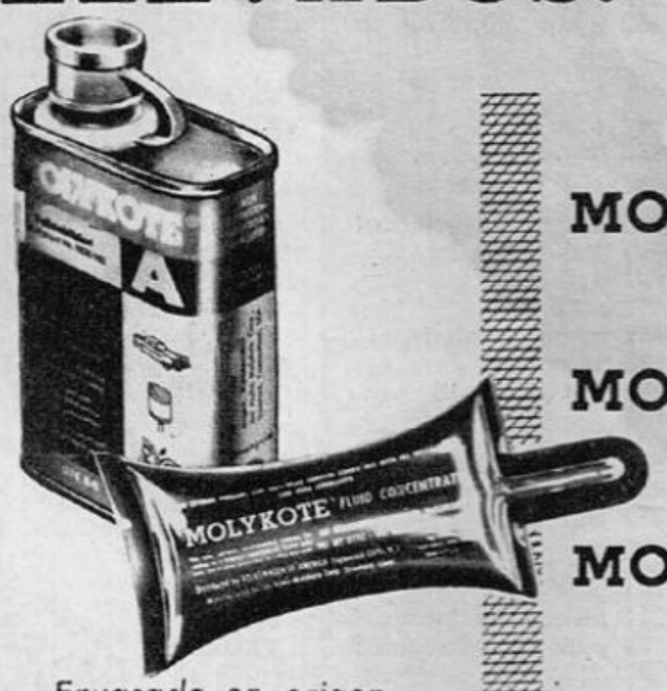
precios de los autos usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO	COTIZACIONES	VENTAS REALIZADAS
OLDSMOBILE			
4 puertas	1948/49	200.000-240.000	
4 puertas	1950/51	230.000-260.000	
Coupé sedan	1951	260.000-290.000	
4 puertas	1954	300.000-330.000	
4 puertas	1955	370.000-400.000	
Coupé sedan c. mec.	1955	350.000-380.000	
88 4 puertas	1956	450.000	
OPEL			
Kapitan 4 puertas	1947	110.000-130.000	
Rekord 2 puertas	1956/57	240.000-280.000	250.000
Rural	1956/57	260.000-280.000	
Rekord 2 puertas	1958	330.000-360.000	350.000
Rural	1959	380.000-400.000	
Rekord 4 puertas	1960	420.000-440.000	
Rekord 2 puertas	1961	430.000-470.000	
Rural	1961	480.000-530.000	
PACKARD			
Clipper 4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1950	140.000-160.000	
PEUGEOT			
403	1956/57	340.000-380.000	
403	1958/59	380.000-430.000	400.000-420.000
403	1960	470.000-500.000	460.000-490.000
403	1961	500.000-540.000	490.000-530.000
403	1962	550.000-600.000	570.000-600.000
403	1963	640.000-670.000	650.000
404 Rural	1963	730.000-760.000	
PLYMOUTH			
2 puertas	1946/47	150.000-180.000	
Coupé sedan	1946/47	200.000-240.000	
4 puertas	1949	220.000-250.000	
4 puertas	1954	320.000-350.000	
4 puertas	1956	400.000-420.000	
Rural	1956	370.000-400.000	
4 puertas	1959	440.000-470.000	
Rural 8 cil. automát.	1961	450.000	
PONTIAC			
Coupé sedan	1946/47	170.000-200.000	
4 puertas	1948/49	200.000-220.000	
4 puertas camb. aut.	1951	240.000-260.000	
4 puertas camb. aut.	1951	300.000-330.000	
RENAULT			
Dauphine 4 puertas	1960	200.000-220.000	200.000
Dauphine 4 puertas	1962	270.000-300.000	280.000-300.000
Gordini 4 puertas	1962	330.000-360.000	340.000
Dauphine 4 puertas	1963	320.000-350.000	330.000
Gordini 4 puertas	1963	390.000-430.000	
SIMCA			
4 puertas	1955	180.000-220.000	180.000
Rural	1955	180.000-200.000	
4 puertas	1956	180.000-220.000	
Rural	1956	180.000-200.000	
STUDEBAKER			
2 puertas	1940	90.000	
4 puertas	1940	100.000	
4 puertas	1946/47	130.000-150.000	
4 puertas	1948	140.000	
TAUNUS			
15 M 2 puertas	1956/57	240.000-260.000	
15 M Rural	1956/57	250.000-270.000	260.000
17 M 2 puertas	1958/59	340.000-390.000	380.000-400.000
17 M Rural	1958/59	380.000-420.000	400.000
17 M 2 puertas	1960	420.000-460.000	440.000
17 M Rural	1960	450.000-470.000	
17 M 2 puertas	1961	480.000-500.000	470.000-500.000
17 M 4 puertas	1961	540.000-570.000	
17 M 2 puertas	1962	570.000-600.000	
17 M 4 puertas	1962	590.000-620.000	
VALIANT			
I	1962	620.000-660.000	630.000
II	1963	650.000-680.000	670.000
VAUXHALL			
4 puertas	1947	100.000-120.000	
Velox 6 cil. 4 puert.	1950/51	150.000-160.000	140.000
Cresta 4 cil. 4 puert.	1956	200.000-220.000	
Velox 6 cil. 4 puert.	1958	280.000-300.000	
Cresta 4 cil. 4 puert.	1958	260.000-290.000	
Victor 4 cil. 4 puert.	1958	280.000-300.000	
VOLKSWAGEN			
Export 2 puertas	1951/53	230.000-270.000	250.000
Export 2 puertas	1957	320.000-350.000	
Export 2 puertas	1958	350.000-390.000	360.000-380.000
Export 2 puertas	1959	370.000-400.000	
Export 2 puertas	1961	440.000-480.000	460.000-480.000
Export 2 puertas	1962	500.000-550.000	
"1500" 2 puertas	1962	600.000-650.000	
VOLVO			
4 puertas	1956	220.000-250.000	
4 puertas	1959	380.000-420.000	
4 puertas	1962	480.000-500.000	

MOLYKOTE®

protege al motor en las altas velocidades *y en todo momento...*

PORQUE IMPIDE LA FRICCION CUANDO EL LUBRICANTE LIQUIDO NO RESISTE TEMPERATURAS Y ESFUERZOS MUY ELEVADOS.



MOLYKOTE® prolonga la vida del motor.

MOLYKOTE® es compatible con cualquier aceite lubricante.

MOLYKOTE® puede usarse en motores con filtros de finisima malla, con absoluta confianza.

Envasado en origen: USA - Alemania

Se consigue en todo el mundo en igual calidad!

MOLYKOTE®

MARAÑON & CIA. S.R.L. - RINCON 479 - T. E. 48-2041

Distribuidores en Capital Federal y Gran B. A.

...y para su **AUTO UNION DKW**
1 litro de aceite SAE 40
40 litros de nafta común
80 cc de **DESOLITE K**
y Vd. andará orgulloso con su 2 T.

https://argentoteca.blogspot.com

precios de los camiones usados

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTAS REALIZ.
ARGENTA			
(Siam Di Tella)			
	1961 pick-up	360.000-380.000	
	1962 pick-up	400.000-410.000	
AUSTIN			
4 ton.	1946 con baranda	100.000-110.000	
4 ton.	1947 volcador	120.000	
AUTOAR			
	1956 pick-up	150.000-170.000	
	1957 pick-up	180.000-200.000	
	1957 furgón n/integral	210.000	
	1958 pick-up carrozada	220.000	
	1959 furgón integral	270.000	
BAQUEANO IKA			
1000	1960 pick-up	240.000-270.000	270.000
1000	1961 pick-up	300.000-320.000	
1000	1962 pick-up	330.000-350.000	
500	1962 pick-up	320.000-330.000	
1000	1963 pick-up	380.000-420.000	
BEDFORD			
6 ton.	1957 con baranda	290.000	
6 ton. diésel	1960 con baranda	420.000	
6 ton. diésel	1962 volcador	630.000	
6 ton. diésel	1962 con baranda	600.000-620.000	
6 ton. naftero	1962 furgón n/integral	580.000	
BORGWARD			
B-611	1960 con baranda	230.000-260.000	
B-611	1960 furgón n/integral	260.000-280.000	
B-611	1961 con baranda	300.000-330.000	
B-611	1962 furgón n/integral	380.000-400.000	
B-611	1962 con baranda	370.000	
CHEVROLET			
6 ton.	1946 volcador	200.000-230.000	
4400	1957 con baranda	320.000-340.000	
4400	1957 furgón n/integral	330.000	
6500	1957 con baranda	370.000-390.000	
	1960 pick-up	330.000-360.000	340.000
	1960 furgón n/integral	370.000-390.000	
	1961 pick-up	380.000-400.000	
	1962 pick-up	470.000-500.000	
	1962 p.-up panorámica	500.000	
CITROEN			
2 CV.	1961 furgoneta	200.000-220.000	
2 CV.	1961 pick-up	200.000	
2 CV.	1962 furgoneta	230.000-260.000	
DE SOTO			
D-100	1960 furgón n/integral	360.000	
D-400	1960 con baranda	490.000-530.000	
D-100	1961 pick-up	370.000-410.000	400.000
D-100	1962 pick-up	460.000-490.000	
D-100	1962 furgón integral	570.000	
D-100	1962 volcador	610.000-630.000	
D-100	1962 con baranda	580.000	
DIAMOND T			
6 ton.	1946 con baranda	120.000	
10 ton.	1957 baranda rutera	530.000	
10 ton.	1957 tractor	480.000	
D. K. W.			
	1961 pick-up	300.000	
	1961 furgón n/integral	350.000	
	1962 pick-up carrozada	430.000	
DODGE			
D-100	1960 furgón integral	420.000	
D-400	1960 con baranda	500.000	
D-100	1961 pick-up	380.000-420.000	
D-400	1961 volcador	520.000-550.000	
D-100	1962 pick-up	480.000-500.000	

MARCAS Y MODELOS	AÑO CARACTERIST.	COTIZACIONES	VENTAS REALIZ.
FARGO			
D-500	1957 volcador	300.000-320.000	
D-500	1957 furgón n/integral	330.000	
D-100	1960 pick-up	330.000-340.000	340.000
D-100	1961 pick-up	370.000-400.000	
D-400	1962 volcador	610.000-630.000	
D-100	1963 pick-up	560.000-580.000	
FIAT			
666	1957 con baranda	530.000	
682	1958 con baranda	600.000	
FORD			
F-500 8 cil.	1957 con baranda	250.000-270.000	
F-500 6 cil.	1957 con baranda	320.000-350.000	
F-600 8 cil.	1957 volcador	330.000	
F-100	1960 pick-up	340.000-370.000	350.000
F-600	1960 con baranda	470.000-490.000	
F-100	1961 pick-up	390.000-420.000	390.000
F-100	1962 pick-up	480.000-500.000	500.000
F-100	1962 furgón n/integral	520.000	
F-350	1962 pick-up metálica	500.000-520.000	510.000
F-500	1962 con baranda	540.000-570.000	
F-600	1962 con baranda	600.000-620.000	
G. M. C.			
6 ton.	1957 con baranda	310.000-330.000	
6 ton.	1957 furgón n/integral	340.000	
6 ton.	1957 volcador	360.000	
INTERNACIONAL			
6 ton.	1946 volcador	160.000	
	1946 pick-up	150.000	
170 6 ton. A y	1957 con baranda	350.000-370.000	
6 ton.	1957 volcador	340.000-360.000	
JEEP			
Willys	1947 pick-up	90.000-100.000	110.000
Ika	1956 pick-up	130.000-160.000	
Ika	1958 pick-up	160.000-180.000	160.000
Ika	1960 pick-up	180.000-210.000	
Ika	1961 pick-up	200.000-240.000	250.000
Ika	1962 pick-up	280.000-320.000	
MAGIRUS DEUTZ			
Saturn	1956 con baranda	300.000-320.000	260.000
Saturn	1956 volcador	280.000	
Jupiter	1956 con baranda	270.000	
MERCEDES BENZ			
3500	1955 con baranda	400.000-450.000	
3500	1955 volcador	480.000	
6600	1955 baranda rutera	1.600.000	
L-312	1961 chasis	760-000	
MORRIS			
8 ton.	1947 furgoncito	80.000	
6 ton.	1947 con baranda	140.000	
Scamell	1957 furgón n/integral	240.000	
Scamell	1957 volcador	250.000	
RASTROJERO			
	1955/56 pick-up	160.000-180.000	150.000
	1957/58 pick-up.	170.000-190.000	200.000
	1959 pick-up	200.000-220.000	
	1960 pick-up	220.000-250.000	
	1962 pick-up	290.000-320.000	
STUDEBAKER			
	1957 pick-up	200.000-230.000	
6 ton.	1957 volcador	260.000	
	1960 pick-up	320.000-350.000	
	1960 furgón n/integral	370.000	
	1961 pick-up	380.000-390.000	
Champ.	1961 pick-up carrozada	410.000	
Champ.	1962 pick-up	470.000	
UTILITARIO (Ika)			
	1960 furgón integral	260.000-300.000	
	1961 furgón integral	290.000-330.000	310.000
	1962 furgón integral	340.000-370.000	

precios de los autos 0 Km.

AUTO UNION 1000 S, 4 puertas	598.000.—
AUTO UNION 1000 Rural Universal	598.000.—
AUTO UNION Sport 2 puertas	780.000.—
BAMBI microcoupé 2 puertas	185.000.—
CITROEN 2 CV, AZL-19 C, 4 puertas	390.000.—
CITROEN 2 CV, AZL-EC-C, 4 puertas	397.000.—
CHEVROLET "Super 64", 4 puertas	915.000.—
DE CARLO 700, 2 puertas	340.000.—
DI TELLA 1500, 4 puertas	696.000.—
DI TELLA "MAGNETTE", 4 puertas	826.000.—
DI TELLA "TRAVELLER", 4 puertas	776.000.—
ESTANCIERA, 2 puertas, tracción simple	626.200.—
ESTANCIERA, 2 puertas, tracción doble	700.200.—
ESTANCIERA, Rural Taxi, 3 puertas	644.500.—
FIAT 600 D (750), 2 puertas	414.000.—
FIAT 1500 "GRAN CLASSE", 4 puertas	727.000.—
FORD "FALCON", 4 puertas, Standard	801.200.—
FORD "FALCON", 4 puertas, De Lujo	872.405.—
FORD "FALCON", 4 puertas, Taxi	761.200.—
ISARD 700, 2 puertas	423.500.—
ISARD 700 Kombi, 2 puertas	449.500.—
JEEP, tracción simple	409.750.—
JEEP, tracción doble	497.800.—
PEUGEOT 403, 4 puertas	739.000.—
PEUGEOT 404, 4 puertas	859.000.—
PEUGEOT 404 Rural, 4 puertas	939.000.—
RAMBLER CLASSIC DE LUJO 550, 4 puertas	761.600.—
RAMBLER CLASSIC CUSTOM 660, 4 puertas	797.500.—
RAMBLER CROSS-COUNTRY 660, 4 puertas	834.000.—
RAMBLER AMBASSADOR 990, 4 puertas	960.200.—
RENAULT 4 L, 4 puertas	434.800.—
RENAULT DAUPHINE, 4 puertas	458.600.—
RENAULT GORDINI, 4 puertas	506.800.—
VALIANT "III", 4 puertas	910.000.—

https://argentoteca.blogspot.com

Un nuevo servicio de PARABRISAS

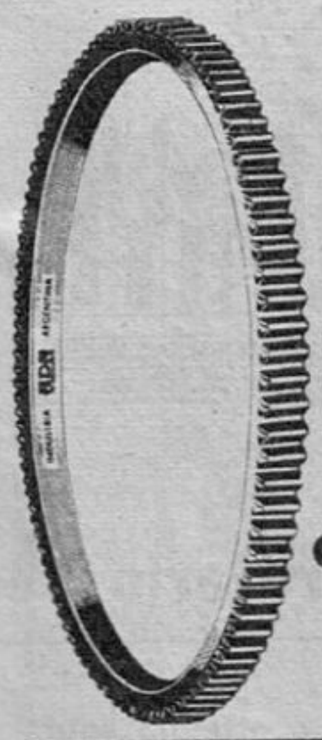
NOMINA DE AUTOMOVILES ROBADOS Y RECUPERADOS

Por deficiencias de información, hay dueños de autos robados que no se enteran en tiempo razonable de la recuperación de su unidad. PARABRISAS *inicia en este número un nuevo servicio que se mantendrá mientras podamos sostener el contacto con nuestra fuente de información.*

JUNIO 1964

Día robo	Marca	Mod.	Chapa	Localidad	Caract.	Seccional donde fue hallado	Día Recup.
1	Di Tella	1962	1039084	Bs. As.	Neg. y crema	18ª	10
2	Di Tella	1962	7290	Taxi	Blanco y neg.	34ª	25
2	Opel	1958	627249	Cap.	Negro	1ª S.I.	5
2	Hillman	1956	617054	Cap.	Azul	29ª	4
2	Jeep IKA	1958	438029	Cap.	Gris	7ª	2
2	Fiat 1500	1964	1080386	Bs. As.	Celeste	7ª	18
2	Citroen	1947	604881	Cap.	Negro	3ª	15
3	Di Tella	——	2978	Cap.	Amar. y neg.	29ª	4
3	Estanciera	1959	1042343	Bs. As.	Azul oscuro	2ª	8
3	Estanciera	1957	240277	Cap.	Verde	9ª	4
3	Cadillac	1947	102004	Cap.	Gris	8ª	5
3	Estanciera	1960	323261	Bs. As.	Gris	2ª V.L.	7
3	Chevrolet	1960	840605	Bs. As.	Negro	1ª S.M.	3
4	Fiat 600	——	1040307	Bs. As.		42ª	13
4	M. Benz	1954	6834	Taxi	Negro	33ª	12
4	Estanciera	1957	822567	Bs. As.	Celeste	1ª Av.	9
4	Rambler	1963	430763	Cap.	Gris	1ª S.I.	12
5	Di Tella	1961	14906	Taxi	Amr. y neg.	5ª	12
5	Valiant	1963	1077053	Bs. As.		19ª	7
5	Jeep IKA	——	772757	Bs. As.		17ª	7
5	Citroen	1962	1016199	Bs. As.	Azul	42ª	6
5	Chevrolet	1957	478547	Bs. As.	Verde	2ª L.Z.	10
5	De Soto	1962	764739	Bs. As.	Ladrillo	36ª	15
6	Fiat 1100	1963	672494	Cap.	Blanco	23ª	21
6	Rambler	1963	1070757	Bs. As.	Blanco	2ª T.F.	17
6	Carabela	1960	345577	Cap.	Negro	33ª	7
6	Carabela	1961	368577	Bs. As.	Beige	2ª	16
7	Chevrolet	1951	322686	Cap.	Azul y crem.	2ª Av.	10
7	Fiat 1100	1960	642018	Cap.		1ª S.I.	9
7	Fiat 600	——	669513	Cap.	Gris	31ª	11
7	Fiat 1100	1961	368882	Cap.	Azul y gris	43ª	13
8	Di Tella	1964	685589	Cap.	Blanco	10ª	26
8	Fiat 750	——	1089827	Bs. As.	Blanco	37ª	9
8	M. Benz	——	805587	Cap.		29ª	9
8	Estanciera	1960	999344	Bs. As.	Beige	27ª	10
9	Plymouth	1940	5832	Taxi	Negro	1ª S.I.	10
9	Rambler	1962	28389	Taxi	Amar. y neg.	50ª	10
9	Carabela	1958	330203	Cap.	Beige	22ª	15
9	Estanciera	1958	406538	Cap.	Azul	23ª	12
9	Pontiac	1950	354962	Cap.	Azul	23ª	15
10	Ford Falcon	1962	1067827	Bs. As.	Celeste	Infor. dueño	11
10	Estanciera	1958	1034678	Bs. As.	Gris	7ª	15
10	Jeep IKA	——	797161	Bs. As.	Verde	17ª	1
10	M. Benz	1964	38527	Cap.	Colectivo línea 215	31ª	11
10	De Carlo	1961	354716	Bs. As.	Celeste	R. M.	14
11	Cadillac	1949	100684	Cap.	Borravino	6ª	13
11	Utilitario	——	478677	Bs. As.	Verde	7ª	15
11	De Soto	1947	00-1099	La Pampa	Celeste	50ª	12
11	Ford	1935	423744	Cap.	Gris	27ª	13
11	Estanciera	1964	1076576	Bs. As.		2ª S.I.	24
12	Bergantín	——	12470	Cap.		1ª S.I.	21
12	M. Benz	——	1089873	Bs. As.	Gris	2ª S.I.	12
12	Estanciera	1958	435656	Cap.		32ª	17
12	Rambler	1963	1088039	Bs. As.	Verde claro	4ª	13
13	K. Manhattan	1955	962402	Cap.	Azul y blanco	2ª	15
13	Fiat 600	——	23043	E. Ríos	Azul	2ª	14
13	De Soto	1951	1036730	Bs. As.	Celeste	12ª	14
14	R. Dauphine	1960	343529	Bs. As.	Gris perla	14ª	28
14	Fiat 600	——	1062283	Bs. As.	Arena	24ª	25
14	R. Gordini	1962	———	Cap.	Negro	42ª	17
14	Fiat 600	——	677186	Cap.	Azul	4ª S.I.	16
14	Fiat 1500	1964	671718	Cap.	Azul y cel.	1ª S.I.	20
14	Carabela	1958	340187	Cap.	Beige y lacre	9ª	15
14	Fiat 750	——	382494	Bs. As.	Verde claro	41ª	15
15	Valiant	1962	513799	Cap.	Blanco	23ª	26
15	Fiat 1100	——	1004057	Bs. As.	Blanco	12ª	24
15	Carabela	1960	346502	Cap.	Blanco	40ª	21
15	Jeep IKA	——	755084	Bs. As.	Verde y gris	38ª	16
15	Fiat 600	——	670468	Cap.	Gris	37ª	19
16	Peugeot 403	——	8623	Taxi	Negro	7ª	19
16	Estanciera	1961	1078535	Bs. As.	Gris	11ª	20
17	De Carlo	1963	1085355	Bs. As.	Verde	S.I.	22
17	Di Tella	1962	5826	Taxi	Amar. y neg.	43ª	20
17	Isard	1958	637754	Cap.	Gris y crema	15ª	19
17	Chevrolet	1941	815762	Bs. As.	Gris	9ª	20
17	Chevrolet	1951	3180	Taxi	Beige	2ª S.I.	21
17	Chevrolet	1940	17452	Taxi	Negro	44ª	17
17	M. Benz	1961	35477	Cap.	Colectivo línea 215	48ª	19
18	Fiat 600	——	391905	Bs. As.	Azul	37ª	19
18	Di Tella	1962	3178	Taxi	Amar. y neg.	38ª	22
18	Di Tella	1964	29971	Taxi	Crema y neg.	43ª	20
18	Estanciera	1961	391425	Bs. As.	Verde	9ª	27
18	Isard	1962	1000123	Bs. As.	Rojo	10ª	22
18	Di Tella	1960	12667	Taxi	Gris	R.M.	25
18	Estanciera	——	353592	Cap.	Gris	1ª S.M.	20
19	Di Tella	1963	28104	Taxi	Amar. y neg.	9ª	20
19	Di Tella	1962	12877	Taxi	Amar. y neg.	50ª	20
19	Jeep IKA	1962	528477	Bs. As.	Carroz. gris	11ª	20
19	Di Tella	1962	10241	Taxi	Amar. y neg.	21ª	21
19	Estanciera	1958	353039	Cap.	Verde	17ª	24
19	Chevrolet	1957	809583	Cap.	Verde cam. y acoplado	48ª	23
19	Estanciera	1960	342479	Bs. As.	Verde	20ª	28
19	Chev. 400	1962	——	Rosario	Negro	20ª	28
20	Rastrojero	——	242739	Bs. As.	Crema. Lona verde	43ª	21
20	Oldsmobile	1947	287298	Bs. As.	Gris	5ª	22
20	Estanciera	1960	323559	Bs. As.	Azul	50ª	26
20	Borgward	1956	916382		Celeste	18ª	28
20	Fiat	1962	666016	Cap.	Gris claro	33ª	26
20	Peugeot 403	——	29384	Taxi	Gris	16ª	20
21	Rambler	1962	11421	Taxi	Negro	43ª	22
21	K. Manhattan	1955	o37	Corrientes	Verde (2 tonos)	44ª	25
21	Di Tella	1962	12094	Taxi	Negro	36ª	22
22	Carabela	——	878476	Bs. As.	Terracota y blanco	1ª L.Z.	23
22	Di Tella	1961	14710	Taxi	Amar. y neg.	50ª	23
23	Fiat 1500	1964	1088706	Bs. As.	Blanco	2ª Mat.	23
23	Di Tella	1960	18732	Taxi	Gris	44ª	23
23	Bergantín	1961	13089	Taxi	Verde	45ª	25
23	Di Tella	1961	29388	Taxi	Azul y neg.	12ª	24
23	Fiat sport	1960	639598	Cap.	Verde	27ª	24
23	Di Tella	1961	29607	Taxi	Negro	47ª	26
24	Valiant	1962	430288	Cap.	Blanco	48ª	27
24	Cisitalia	1962	678411	Cap.	Blanco. Capota neg.	29ª	25
25	Ford Taunus	1961	675765	Cap.	Azul	7ª	26
26	Carabela	1958	878481	Bs. As.	Negro	26ª	27
27	J. Gladiador	——	617668	Bs. As.		50ª	27
28	J. Willys	——	1047245	Bs. As.	Microómnibus	4ª Av.	28
28	Jeep IKA	1960	577156	Cap.		5ª Mar.	28
28	Carabela	1958	381010	Bs. As.		27ª	28

Todos los taxis de esta lista tienen patente de la Capital Federal

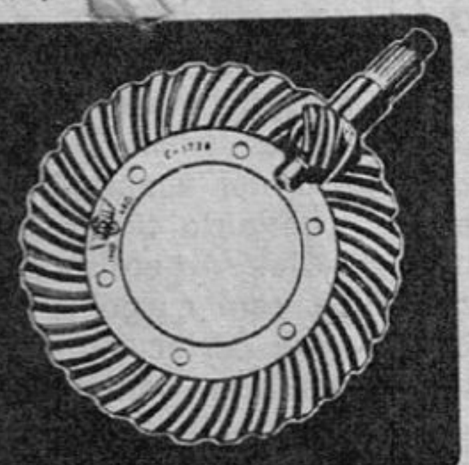


...CON EL PRESTIGIO DE LA MARCA

ADA

CORONAS DE ARRANQUE...
más de 200 tipos y medidas para automotores americanos o europeos.

PIÑON Y CORONA DE DIFERENCIAL...
y cualquier engranaje de dientes cónicos hypoidales, espirales y rectos de 75 hasta 800 mm. de diámetro.



UNICOS FABRICANTES
CASA STEWART S. A.
Comercial, Importadora e Industrial
TUCUMAN 3550 • Tel. 86-2205 - 06 - 07

https://argentoteca.blogspot.com

SECRETEANDO

Sobremesa con el Secretario Técnico de PARABRISAS

Dr. LINO LAS HERAS.— En un reciente artículo sobre colectivos, sus problemas y su influencia sobre la comunidad, al tratar el aspecto médico de la vida del conductor de colectivos, hicimos extenso uso de las opiniones del facultativo del acápite. Sin embargo, incurrimos en un error al definirlo como "Jefe del Servicio Médico del Automóvil Club Argentino", puesto que el Dr. Las Heras no ocupa este cargo y, por consiguiente, nos pide que hagamos la corrección correspondiente. La misma queda documentada y van nuestras disculpas a los afectados.

REGULARIDAD DEL TOURING. — Recientemente fuimos invitados a una reunión (o un "solene ato", como suelen decir los irreverentes redactores de **Parabrisas)** programada por el Touring Club Argentino. La misma reunión tuvo por efecto anunciar la constitución de la Subcomisión de Regularidad del TCA, la que empieza a funcionar activamente organizando competencias de la especialidad. De 18.30 a 20.30 brindan asesoramiento gratuito a todos los interesados que lo soliciten, sean o no socios del TCA, en la sede de la entidad, Esmeralda 601 (subsuelo), 31-5170.

Después de hacer uso de la palabra el Sr. presidente del TCA, Sr. Fernández Pita, habló el Sr. Horacio R. Bazzi, secretario de la nueva subcomisión, puntualizando el significado que para el Touring Club Argentino tenían las competencias de regularidad.

Nosotros deseamos todo éxito a la nueva agrupación.

LEVANTARON LAS VIAS... — Muchas veces, en esta sección nos hemos referido al problema de las vías de "tranguay" muy levantadas en la Avenida Vélez Sársfield, de esta Capital, en las vecindades del puente Victorino de la Plaza. Recientemente, sin embargo, hemos podido comprobar con satisfacción que las mismas han sido quitadas, al menos en parte. Si bien, cuando fuimos nosotros, quedaban aún las ranuras en el adoquinado, era mucho mejor que antes, aunque aún distaba de ser una superficie ideal.

Indiscutiblemente, las cosas se van haciendo, poco a poco. Algunos dirán, muy poco a poco. Pero se está haciendo algo, tanto en la Capital como en las provincias.

CABALLOS, CABALLOS, CABALLOS. — Evidentemente, el problema de los distintos tipos de caballos sigue siendo un enigma para mucha gente (y con razón, puesto que la situación se presta netamente a confusiones).

Hay "HP", "CV", caballos DIN, caballos SAE, los misteriosos "2 c.v." del Citröen, y los igualmente misteriosos "10 HP" del Austin, Morris, etc.

Empecemos; hace muchos años, cuando empezaban a funcionar los primeros motores, se necesitó una unidad de fuerza para medir la potencia desarrollada. Por diversas vías se llegó, en Inglaterra, a "1 H.P.", equivalente a un trabajo de 33.000 libras elevadas un pie en un minuto (15.000 kilos aprox. elevados 30 cm. en un minuto). Los países del sistema métrico buscaron algo similar y llegaron a "1 C.V.", que es 75 kgm/seg., 75 kilos elevados un metro en un segundo; 1 C.V. es casi igual a 1 H.P., vale decir, 75 HP = 76 CV., aproximadamente.

Pero algunos países adoptaron para su cálculo de patentes una fórmula que estimaba la potencia desarrollada en función de la cilindrada. Inglaterra adoptó una fórmula, Francia otra, y así se llegó a los "2 c.v.", "8 H.P.", "10 H.P.", etc., que no tienen absolutamente nada que ver con la potencia real desarrollada.

Esta se expresa en "brake horse power" o "C.V. al freno"; de lo que entonces se desprende el "115 HP" de la Estanciera, 15 CV del Citröen, etc.

Además, tenemos los HP o CV DIN o SAE. DIN son las siglas de Deutsche Industrie Norm, instituto alemán parecido, en funciones, a nuestra IRAM; y SAE es la Society of Automotive Engineers de EE.UU.

Hay distintas formas de medir la potencia en un banco de pruebas. Si al efectuar la medición el motor tiene instalados el silenciador, el filtro de aire, la dinamo, etc., todos estos accesorios sustraen potencia, entonces la erogación neta será menor que la que corresponde al motor "pelado".

La SAE tiene sus normas, las que establecen que la verificación de la potencia erogada por los motores en banco de pruebas se efectuará sin accesorios, mientras que la DIN normaliza la prueba de motores con todos los accesorios puestos, tal como funcionará el motor una vez instalado en el automóvil.

Por lo tanto, la cifra de potencia DIN será siempre inferior a la SAE. Nosotros siempre decimos si las potencias que citamos son DIN o SAE, salvo en los casos en que el fabricante no especifica.

Inglaterra, Francia, etc., tienen sus normas de pruebas de motores, pero para simplificar un poco el problema muy complejo, generalmente se habla de las normas diametralmente opuestas, SAE y DIN.

Recapitulando: se inventó el "Horse-Power" para tener una unidad de medida de potencia cuando aparecieron los primeros motores. El "Cheval de Vapeur" vino después, en los países del sistema métrico decimal. Independientemente, muchos países establecieron fórmulas empíricas para calcular impuestos (patentamiento), que arrojaban cálculos de HP o CV adecuados a aquella época, pero que son largamente superados por los autos de hoy día. Así, un Ford Baby que tiene por cálculo 10 HP, tiene 30 HP reales, y un Citröen 2 c.v. pasa de 2 (por fórmula) a 15 reales (en la nueva versión).

Además, en los HP o CV "reales" se pueden usar varias normas de medición, con accesorios (DIN) o sin accesorios (SAE), y otras de aplicación no tan universal.

Escueto, pero, esperamos, adecuado para disipar toda duda. *

Correo Argentino Central B
TARIFA REDUCIDA
Concesión Nº 6548

Registro de la propiedad Intelectual Nº 813.190.

https://argentoteca.blogspot.com

GUSTA
EN LO MAS
INTIMO!

El tiempo diluyéndose lentamente, como el hielo en los vasos de ese whisky.

De ese whisky muy fino, añejo, que Ud. gusta con satisfacción, con íntimo deleite . . .

May Cross

llevа a Escocia dentro!

Elaborada por: ORANDI Y MASSERA S. A. I. y C. Lavalle 1646 - Buenos Aires

https://argentoteca.blogspot.com

NUCLEO

Ambassador 990

para el que exige lo mejor! RAMBLER

el más amplio, potente y lujoso automóvil argentino

El nuevo Ambassador 990 Rambler descubre un concepto totalmente nuevo en diseño automotriz. Conjugando la elegancia, el confort y la perfección mecánica en niveles desconocidos hasta hoy, el nuevo Ambassador 990 presenta cualidades exclusivas jamás ofrecidas por un vehiculo argentino: frenos a disco en las ruedas delanteras y frenos de potencia, de acción conjunta en las cuatro ruedas. Motor Tornado-Jet de 145 HP. Dirección de potencia. Cubiertas de perfil bajo. Vidrios curvos, levantavidrios eléctrico con botonera y comando central. Asientos delanteros individuales reclinables en cinco posiciones y, como sorprendente culminación de sus detalles de confort, aire acondicionado original de fábrica y vidrios matizados, como equipos opcionales. Admirelo en el Concesionario Rambler de su zona y comprobará que, el exclusivo Ambassador 990 inaugura en la Argentina una nueva categoría en automóviles.

Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina - Miembro de ADEFA.

https://argentoteca.blogspot.com